

UNIVERSITÉ DE CAEN — FACULTÉ DE DROIT

LES
PORTS FRANCS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE LE 5 JUILLET 1904

à 2 heures de l'après-midi

PAR

HENRI LE MARIÉ

LAVAL

IMPRIMERIE L. BARNÉOUD & C^{ie}

8, RUE RICORDAINE

1904



Digitized by the Internet Archive
in 2026

LES

PORTS FRANCS

UNIVERSITE DE CAEN. — FACULTÉ DE DROIT

Année scolaire 1903-1904

DOYEN :

M. EDMOND VILLEY (*, I. ☿), correspondant de l'Institut, membre du Conseil supérieur de l'Instruction publique.

PROFESSEURS :

MM. DANJON (I. ☿), assesseur du Doyen, professeur de *Droit commercial*, chargé du cours de *Droit maritime*.

EDMOND VILLEY (*, I. ☿), professeur d'*Economie politique*, chargé du cours de *Droit constitutionnel comparé*.

LAISNÉ DES HAYES (☿, A. ☿), professeur de *Droit civil*.

GUILLOUARD (*, I. ☿, C. ✕, G. O. ✕, C. I. C. ✕, O. ✕, L. ✕, professeur de *Droit civil*.

LEBRET (I. ☿), professeur de *Droit civil*, ancien Ministre de la Justice, chargé du cours de *Législation financière*.

CABOUAT (I. ☿), professeur de *Droit international public et privé*, chargé du cours de *Législation industrielle*.

BIVILLE (A. ☿), professeur de *Procédure civile* et chargé d'un cours de *Droit administratif*.

DEBRAY (A. ☿), professeur de *Droit romain*, chargé d'un cours d'*Histoire du Droit français* et du cours de *Pandectes*.

LE FUR, professeur de *Droit administratif* et chargé du cours d'*Éléments du Droit constitutionnel*.

ASTOUL, professeur de *Droit romain* et chargé du cours sur la *Coutume de Normandie*.

DEGOIS, professeur de *Droit criminel*, et chargé du cours de *Droit civil approfondi et comparé*.

AGRÉGÉS :

MM. GENESTAL, chargé des cours d'*Histoire générale du Droit français* et d'*Histoire du Droit public français*.

ALLIX, chargé des cours d'*Economie politique* (doctorat), et d'*Histoire des doctrines économiques*.

SECRÉTAIRE :

M. GILLET (I. ☿), secrétaire de l'Université de Caen

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE CAEN — FACULTÉ DE DROIT

LES
PORTS FRANCS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE LE 5 JUILLET 1904

à 2 heures de l'après-midi

PAR

HENRI LE MARIÉ



LAVAL

IMPRIMERIE L. BARNÉOUD & C^{ie}

8, RUE RICORDAINE

1904

JURY D'EXAMEN

MM. EDMOND VILLEY, *Professeur, Doyen, Président de la
Thèse ;*

JULES CABOUAT, *Professeur ;*

EDGARD ALLIX, *Agrégé.*

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INDEX BIBLIOGRAPHIQUE	III
INTRODUCTION	1

PREMIÈRE PARTIE

Notions générales

CHAPITRE PREMIER. — Le Protectionnisme. — Ses palliatifs : les entrepôts, le drawback, l'admission temporaire. — De leur insuffisance	7
CHAPITRE II. — Foires franches. — Villes franches. — Zônes franches ou ports francs	32

DEUXIÈME PARTIE

La question des ports francs aujourd'hui : à l'étranger et en France.

CHAPITRE PREMIER. — En Allemagne.	45
§ 1. — Les entrepôts.	46
§ 2. — Les « freihafen »	50
§ 3. — Les « Zollausschlussgebiete »	71
§ 4. — Les « freibezirke »	80
CHAPITRE II. — En Danemark.	83

	Pages
CHAPITRE III. — En Italie.	99
CHAPITRE IV. — En Autriche.	110
CHAPITRE V. — En Hongrie.	119
CHAPITRE VI. — En divers pays : Kiao-Tchéou, Gibraltar, etc.	125
CHAPITRE VII. — Les divers pays où l'on demande la franchise. La France. Le récent projet du gouvernement. . . .	130

TROISIÈME PARTIE

Les Inconvénients des ports francs en France.

CHAPITRE PREMIER. — Les ports francs dénationalisent une partie du territoire.	144
CHAPITRE II. — L'agriculture et les ports francs	149
CHAPITRE III. — La fraude et les ports francs	153
CHAPITRE IV. — Les industries de l'intérieur et les ports francs.	167
CHAPITRE V. — Les constructions de navires et les ports francs.	183
CHAPITRE VI. — Nos tarifs et les ports francs	188
CHAPITRE VII. — Où créerait-on des ports francs ?	195
CHAPITRE VIII. — Le protectionnisme et les ports francs . .	202

CONCLUSION

§ 1. — La part de la franchise dans la prospérité des ports francs étrangers	206
§ 2. — A quelles causes il faut attribuer la décadence de notre marine marchande et de notre commerce extérieur. — Conclusion	213

INDEX BIBLIOGRAPHIQUE

Acte constitutif de la Société des entrepôts du port franc de Hambourg.

AFTALION. — Rapport présenté à la Société d'Economie Politique Nationale sur les industries du port franc de Hambourg, 1901.

Agriculture (L') moderne, 10 août 1902 et 8 février 1903.

Agriculture (L') nouvelle, 6 juin 1903.

AMIOT (F.). — Un port franc à Marseille. Etude historique, théorique et pratique. Marseille, 1899.

ARTAUD (A.). — La franchise du port de Marseille. Marseille, 1898.

Assemblée générale de l' « Association de l'Industrie et de l'Agriculture française » tenue le mercredi 11 mars 1903 au palais d'Orsay.
Compte-rendu. Paris, 1903.

Assemblée générale de l' « Association de l'Industrie et de l'Agriculture française » tenue le mercredi 2 mars 1904 au palais d'Orsay.
Compte rendu, Paris 1904.

Association syndicale des propriétaires viticulteurs de la Gironde.
Rapport sur les ports francs. Bordeaux, 1903.

BECQUEY. — Exposé des motifs du projet de loi présenté le 4 novembre 1814 (*Moniteur* du 7 novembre).

BONNET (Adrien). — Rapport fait à la Société d'agriculture de la Gironde au nom de la Commission d'Economie rurale et de législation. Bordeaux, 1869.

Bulletin de la « Société des Agriculteurs de France ».

— Compte-rendu des travaux de la Société des Agriculteurs de France, trente-quatrième session annuelle. Session de 1903.

- Compte-rendu des travaux de la Société des Agriculteurs de France, trente-cinquième session annuelle. Session de 1904.
- CAUWÈS (P.). — Cours d'Economie Politique. Paris, 1893.
- Chamber of Commerce Gibraltar.
- Annual report of the board of directors for the year 1898.
 - Annual report of the board of directors for the year 1899.
 - Annual report of the board of directors for the year 1900.
 - Annual report of the board of directors for the year 1901.
 - Annual report of the board of directors for the year 1902.
- CHAPTAL. — Lettre adressée à la Chambre de Commerce de Marseille, le 29 avril 1815.
- CHAUMET (Charles). — Chambre des députés. Session de 1903, rapport fait au nom de la commission du Commerce et de l'Industrie, chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'établissement des zones franches dans les ports maritimes (annexe au procès-verbal du 4 juillet 1903).
- CLAPIER (A.). — Marseille, son passé, son présent, son avenir. Paris, 1863.
- Comité central des armateurs de France, rapport sur les ports francs, 1903.
- Concession de l'exploitation d'un port franc à Copenhague à la Société par actions du port franc de Copenhague, 27 avril 1892.
- Correspondant* (le). — La décadence de la marine marchande et la responsabilité de l'Etat, 10 novembre 1901.
- COPENHAGUE. — Centre commercial et point d'entrepôt des marchandises à distribuer dans les pays de la Baltique. Copenhague, 1899.
- Décret royal portant approbation du règlement sur les dépôts francs (Italie) 31 octobre 1876.
- Décret ministériel de la Concession des dépôts francs à la Chambre de Commerce de Gènes, 26 janvier 1877.
- Décret royal autorisant la direction des finances à interdire aux personnes suspectes de contrebande l'accès du dépôt franc de Gènes, 15 juin 1879.
- Décret ministériel portant création de sections de dépôt franc à la Darsena, 17 juin 1897.
- DÉLAUNAY. — Des ports francs. Y a-t-il intérêt à créer des ports francs en France. Paris, 1902.
- Documents publiés par l'Association du libre-échange de Bordeaux. Bordeaux, 1869.

DUTOYA (L.). — Villes franches, ports francs et entrepôts de douane. Paris, 1899.

Eclair (L'), 20 décembre 1902.

Economiste français (L'), 1^{er} octobre 1898.

EMERIC DAVID. — Discours prononcé à la Chambre des députés le 5 décembre 1814.

ESTRINE (Louis). — Hambourg-Marseille. Une zone franche à Marseille. Réfutation des objections. Marseille, 1899.

ESTRINE (Louis). — Congrès national des Sociétés françaises de géographie. Un port franc à Marseille. Les enseignements de l'histoire et les desiderata actuels. Marseille, 1899.

Exposition de Hanoï. — Le port de Haïphong. La ville. — Opuscule publié par la Chambre de commerce de Haïphong. Haïphong, 1902.

FAURE. — Discours prononcé à la chambre des députés le 5 décembre 1814.

FAURIS DE SAINT-VINCENT. — Rapport sur le projet de loi du 4 novembre 1814.

Geschäfts-Bericht der Bremer Lagerhaus Gesellschaft, 1898.

Geschäfts-Bericht der Bremer Lagerhaus Gesellschaft, 1899.

Geschäfts-Bericht der Bremer Lagerhaus Gesellschaft, 1900.

Geschäfts-Bericht der Bremer Lagerhaus Gesellschaft, 1901.

Hamburger freihafen-lagerhaus-gesellschaft in Hamburg. Hamburg, 1901.

Instructions relatives à l'exploitation des aménagements et magasins appartenant à la Société des entrepôts de Brème.

Journal des débats, 15 avril 1903.

LEBAUDY (A.). — Le port de Marseille, sa décadence, sa prospérité au point de vue commercial. Marseille, 1870.

LE BRETON. — Une leçon de choses, résultats comparatifs de la protection et du libre-échange. Rennes, 1903.

Loi du 2 juin 1897 sur la police du port de Hambourg.

Loi concernant l'établissement d'un port franc à Copenhague et la diminution du droit de mouillage dans le port de cette ville, 31 mars 1891.

Loi concernant l'institution de dépôts francs dans les principales places maritimes du royaume d'Italie, 6 août 1876.

Loi établissant un consortium autonome pour l'exécution des travaux et pour l'exploitation du port de Gênes, 12 février 1903.

LOPÈS-DIAZ (rapport de M. J.), secrétaire général du « Syndicat du

- commerce en gros des vins et spiritueux de la Gironde ». Un port franc à Bordeaux. Bordeaux, 1903.
- Magasins généraux de la municipalité et de la Chambre de commerce et d'industrie de Trieste. Règlement douanier du territoire franc.
- MUZET (A.). — Chambre des députés. Session de 1901, n. 2624.
— Rapport fait au nom de la Commission du commerce et de l'industrie sur les ports francs en France et dans les colonies (annexe au procès-verbal de la séance du 6 juillet 1901).
- PARDESSUS. — Cours de droit commercial. Paris, 1825.
- Petit Journal* (Le) 7 avril 1901, 2 juin 1901, 25 juillet 1901, 24 novembre 1902, 10 décembre 1902, 10 janvier 1903, 10 avril 1903.
- Quinzaine coloniale* (La), 25 novembre 1902.
- Réforme Economique* (La), 9 juillet 1899 et 14 juin 1903.
- Règlement concernant les dépôts francs (Italie).
- Règlement approuvé par le Conseil municipal de Gênes le 14 novembre 1900, concernant l'entrepôt commercial de la Darsena.
- Règlement de la Société des entrepôts du port de Brême (entré en vigueur le 15 août 1894 à la place du règlement de 1888).
- Règlement d'exploitation des aménagements du quai de Hambourg.
- Règlement concernant l'exploitation du port franc de Copenhague 10 octobre 1894.
- Revue politique et parlementaire* (La), 10 septembre 1901.
- ROUX (Charles). — Notre marine marchande. Paris, 1898.
- Société pour la défense du Commerce de Marseille, zones franches, réunion du vendredi 10 octobre 1902. Marseille, 1902.
- Statuts de la Société par actions du port franc de Copenhague, adopté dans la réunion générale tenue le 7 juillet 1894 et sanctionnés par le ministère des travaux publics le 26 juillet 1894.
- Syndicat de l'Industrie du Jute, rapport sur les ports francs, 31 janvier 1903.
- Temps* (Le), 5 avril 1903.
- Travail national* (Le), années 1899, 1901, 1902, 1903, 1904.
- TROUILLOT (G.). — Projet de loi relatif à l'établissement de zones franches dans les ports maritimes présenté au nom de M. E. Loubet par M. G. Trouillot, par M. Rouvier, et par M. E. Marcejouls. Chambre des députés. Session de 1903, n° 884 (annexe au procès verbal de la séance du 4 avril 1903).

Vœux émis de 1890 à mai 1904 par les Chambres de Commerce de :
Agen, Amiens, Angers, Angoulême, Armentières, Avesne, Bastia, Bayonne, Beauvais, Belfort, Besançon, Béthune, Bolbec, Bordeaux, Bougie, Calais, Cette, Cherbourg, Cholet, Clermont-Ferrand, Dijon, Douai, Elbœuf, Granville, La Rochelle, Lille, Marseille, Nantes, Nevers, Périgueux, Péronne, Reims, Rochefort, Rouen, Saint Brieuc, Saint-Etienne, Saint-Quentin, Toulon, Tourcoing, Tréport (le), Troyes, Valenciennes.

INTRODUCTION

L'exposé des motifs du projet de loi sur les zones franches que vient de déposer M. Trouillot, ministre du commerce, met en lumière un fait, à la fois douloureux pour notre amour-propre et inquiétant au point de vue des destinées de notre pays : notre commerce extérieur et notre marine marchande se développent lentement, pendant que chez nos voisins leurs progrès sont rapides.

« Si l'on envisage (dit-il) le commerce extérieur de la France pendant la dernière période décennale, on constate que le chiffre des exportations est passé de 3.460 millions en 1891, à 4.012 millions en 1901, alors que les principaux pays voyaient le chiffre de leurs exportations augmenter dans une proportion beaucoup plus forte : ainsi l'Allemagne a vu croître l'ensemble de ses exportations de 3.648 millions à 5.777 millions, l'Angleterre de 7.354 millions à 8.774 millions et les Etats-Unis de 5.261 millions à 7.565 millions. »

Comparons maintenant notre flotte de vapeurs aux flottes de nos rivaux sans tenir compte des voiliers dont

le nombre a partout diminué, sauf en Russie et chez nous, et nous verrons encore que notre marine marchande s'est laissée distancer par les marines étrangères, malgré ses incontestables progrès.

En 1875, notre flotte était de 318.000 tonneaux (1) ; en 1900, elle atteignait 985.000 tonneaux, soit en 25 ans une augmentation de 667.000 tonneaux. Mais dans le même espace de temps, l'Angleterre gagnait 8.078.000 tonneaux et l'Allemagne 1.605.000 tonneaux.

Si l'on considère un plus court espace de temps, l'époque la plus rapprochée de nous, les constatations sont plus décourageantes encore. Sous le régime de la loi de 1893, le tonnage de notre flotte vapeur reste presque stationnaire. Il augmente de 101 0/0 en Norvège, de 96 0/0 en Autriche, de 56 0/0 en Italie, de 46 0/0 en Allemagne, de 26 0/0 en Angleterre.

L'Angleterre fait elle-même 68 0/0 de ses transports maritimes ; l'Allemagne 60 0/0 ; en France, en 1900, la part du pavillon national n'a été que de 20 0/0.

Pour nous, cette décadence de notre commerce extérieur et de notre marine marchande a des causes nombreuses ; nos industries se trouvent dans un état d'infériorité vis-à-vis des industries étrangères, parce qu'en France le prix de la main-d'œuvre est élevé, parce que les transports y sont incommodes et onéreux, parce qu'enfin les impôts y deviennent lourds. Notre marine marchande ne peut lutter contre ses rivales parce qu'armateurs et

1. Chiffres empruntés à M. Chaumet, Chambre des députés : *Rapport sur les ports francs au nom de la Commission du Commerce et de l'Industrie, 1903*

constructeurs vivent dans l'incertitude du lendemain : à une première loi, votée en 1881, en fut substituée une seconde en 1893, une troisième en 1902, et aujourd'hui, on parle de remanier cette dernière qui n'a pas produit les bons effets qu'on en attendait. A ces incohérences législatives, ajoutons encore cette tendance que nous avons à n'acheter que de vieux bateaux, ce qui fait que nous finirons par ne plus avoir qu'un musée et non une flotte ! Faut-il aussi rappeler l'insuffisance de nos voies ferrées et l'élévation des tarifs qui empêchent les marchandises d'arriver dans nos ports ? Faut-il enfin redire tout ce que nous avons gaspillé d'efforts et d'argent tout le long de nos côtes avec notre présomptueuse prétention d'avoir 69 grands ports ?

Ce sont là, pour nous, les causes principales qui ont arrêté dans leur essor notre commerce extérieur et notre marine marchande. Tel n'est point l'avis des partisans de la franchise : pour eux, tout le mal vient du régime protectionniste ; ils le reconnaissent, ils l'avouent, ils le proclament bien haut. On serait alors tenté de croire qu'ils demandent un retour complet au libre-échange ; ce serait logique ; telle est bien au fond leur pensée ; mais, ils connaissent les tendances actuelles, et n'osent prôner trop ouvertement un régime qui leur soit aussi diamétralement opposé. Pour réussir plus sûrement, ils demandent peu tout d'abord ; ils voudraient simplement, disent-ils, voir quelques-uns de nos ports jouir d'une entière liberté, et, de ce désir de faire ainsi une brèche dans le régime protectionniste est née la question des ports francs.

Posée depuis quelques mois devant l'opinion, soumise depuis lors aux discussions des économistes, par la multiplicité des intérêts qu'elle embrasse, son importance est capitale.

« Elle touche à la fois au développement de notre marine marchande, à l'état de notre commerce extérieur, au fonctionnement de notre régime douanier, à la situation et à l'outillage de nos ports, aux causes de la prospérité des grands ports étrangers, à notre navigation intérieure et fluviale, aux transports par voies ferrées. Elle met aux prises une nouvelle fois, les adversaires de la protection et de la liberté des échanges ; certains y voient un moyen de donner satisfaction aux deux écoles ; tous y cherchent un remède aux maux dont souffre notre marine marchande et une transformation susceptible de modifier l'état d'infériorité de nos grands ports vis-à-vis de la concurrence étrangère (1) ».

Dans une première partie, nous verrons ce qu'est la franchise, puis dans un rapide exposé nous rappellerons ce qu'elle a été en France.

Dans une seconde partie, nous étudierons les ports francs étrangers.

Dans une troisième partie, nous relèverons les inconvénients de la franchise dans les ports étrangers, les inconvénients qu'auraient les ports francs en France tout particulièrement.

Enfin, en terminant, nous rechercherons les vraies

1. Chambre de Commerce de Lille. *Rapport sur les ports francs*, 1901.

causes de la prospérité des ports francs étrangers ; nous étudierons les vraies causes de la décadence de notre marine marchande et de notre commerce extérieur et nous serons ainsi amenés à conclure que la franchise n'aurait pas pour notre pays les bons effets que certains en attendent.

PREMIÈRE PARTIE

Notions générales

CHAPITRE PREMIER

Le protectionnisme. — Ses palliatifs : les entrepôts, le drawback, l'admission temporaire. — De leur insuffisance.

De tous temps, l'exploitation du sol a été dans notre pays l'objet d'une importante industrie, et, ce qu'écrivait Sully au début du ^{xvii}^e siècle, nous pouvons le redire aujourd'hui : « labourage et pastourage sont les deux mamelles de la France, les vraies mines du Pérou. » Cette maxime est restée vraie, et, si les statistiques les plus récentes nous apprennent que le travail des champs occupe bien près de la moitié des bras, nous ajouterons encore, qu'un grand nombre d'artisans de village, ne vivant que de l'agriculture au milieu de laquelle ils sont placés, ont été recensés, malgré cela, dans l'industrie manufacturière. Il était donc facile de prévoir qu'une ruine de l'Agriculture, produite dans les deux tiers de la

France par la mévente des céréales et l'abandon des ensemencements, pourrait entraîner une crise économique à peu près universelle, à raison de la solidarité nécessaire des industries et de la force avec laquelle les travailleurs des campagnes auraient reflué sur les villes (1).

A dater du jour où l'organisation des transports rapides et économiques à grandes distances, mit les marchés européens en relation directe avec tous les points du globe, « le cours de tous les produits agricoles qui jusque là s'était presque toujours maintenu chez nos voisins au-dessus des cours français, commença à descendre, et descendit rapidement jusqu'au prix de revient le plus bas auquel il est possible de l'obtenir dans n'importe quelle partie du monde. Non seulement il devint impossible pour nous de conserver le placement de notre bétail, de nos céréales, dans les pays où nous les exportions, nous ne pouvions même pas défendre notre marché contre l'envahissement des salaisons américaines, des blés des Etats-Unis, de l'Australie, de la Russie méridionale, de tous ces pays neufs où la terre acquise pour rien, donne sans engrais, presque sans culture, d'abondantes récoltes et de plantureux herbages » (2).

1. Voir à ce sujet : J. Rambaud. *Eléments d'Economie Politique*, pp. 411 et 412.

2. Une leçon de choses, *Résultats comparatifs de la Protection et du Libre-Echange*, par M. Le Breton, ancien sénateur, membre du Conseil de la Société des Agriculteurs de France. Rennes. 1903. Dans la partie agricole de ce chapitre nous faisons de fréquents emprunts à cet opuscule et nous citons des statistiques dues à l'obligeance de M. Le Breton.

L'Angleterre, surtout manufacturière, pouvait, sans en déplorer immédiatement les conséquences, sacrifier son agriculture à son industrie ; elle le fit par l'Act du 26 mai 1846. Lors de la crise agricole de 1880 le parlement français pensa avec raison que tout autre était son devoir, il voulut sauver de la ruine cette industrie vraiment nationale et il donna au pays un régime protecteur.

Commencée en 1885, continuée en 1892, la réforme douanière rendit à notre agriculture les plus grands services.

En 1882, nous avons acheté pour 388 millions de blés étrangers ; en 1902 nous n'en avons acheté que pour 223.000 francs, déduction faite des envois de l'Algérie et de la Tunisie, représentant une valeur de 8 millions 312.000 francs.

Pendant les 10 années qui ont précédé l'établissement du droit de 5 francs, c'est-à-dire pendant la période de 1878 à 1887, nous avons importé 124.302.130 quintaux de blé et 2.756.105 quintaux de farine ; pendant les 10 années comprises entre 1893 et 1902, les importations, exportations déduites, se sont réduites à 59.954.070 quintaux de grains et à 271.424 quintaux de farine.

Comme pendant cette période la consommation intérieure n'a pas diminué, mais qu'elle a certainement augmenté, par suite de l'usage de plus en plus répandu du pain de froment substitué au pain de seigle et de sarrasin, il est donc incontestable que la production de la France Continentale a fourni les 64.348.040 quintaux de grains et les 2.484.287 quintaux de farine que nous n'avons plus eu besoin de demander à l'étranger.

On aurait pu craindre qu'un régime aussi protecteur ne fût pour nous la cause d'emblavures excessives ; il n'en a rien été ; les agriculteurs, comme nous le prouvent les chiffres publiés par le ministère de l'Agriculture, n'ont pasensemencé davantage ; mais, sûrs de pouvoir désormais écouler leurs produits à des prix rémunérateurs, ils n'ont pas hésité à consacrer à la culture les capitaux toujours nécessaires pour obtenir de bons rendements.

Froment

Années	Nombre d'hectares ensemencés	Rendement moyen par hectare	Production pour la France entière hectolitres
—	—	—	—
1883	6.803.824	15,25	103.753.426
1884	7.052.221	16,20	114.230.977
1885	6.956.765	15,79	109.861.862
1886	6.956.167	15,42	107.287.082
1887	6.967.466	16,14	112.456.107
1888	6.978.134	14,15	98.740.728
1889	7.038.968	15,39	108.319.771
1890	7.061.739	16,55	116.915.880
1891	5.759.599	13,41	77.265.828
1892	6.986.628	15,67	109.537.907
1893	7.073.050	13,82	97.792.080
1894	6.991.449	17,52	122.469.207
1895	7.001.669	17,13	119.967.745
1896	6.870.352	17,42	119.742.416
1897	6.583.776	13,19	86.900.088
1898	6.963.711	18,40	128.096.149
1899	6.940.210	18,50	128.418.920
1900	6.864.070	16,71	114.710.880

Moyenne de la production { de 1883 à 1893 = 15,43
par hectare { de 1891 à 1901 = 16,24

Moyenne de la production { de 1883 à 1893 = 105.836.957
totale de la France { de 1891 à 1901 = 110.490.122 (1).

Pour l'élevage et les autres productions agricoles les résultats sont aussi satisfaisants.

Nous concluerons donc avec M. Le Breton : « Il n'est pas niable que la législation douanière inaugurée en 1887, bien qu'imparfaite encore, a tout à la fois favorisé le développement de la production intérieure, atténué les charges du pays et augmenté notablement les ressources de l'alimentation nationale ».

Tout comme l'Agriculture, certaines de nos industries ont aussi besoin de protection.

Si la France n'avait à lutter que pour la belle production de ses articles d'art, de goût et d'élégance qui font la gloire de ses industries artistiques, assurant sa supériorité dans le monde, nous pourrions être libre-échangistes ; malheureusement, à côté de ces industries produisant des articles de luxe, il y a les industries courantes, et pour celles-là la lutte devient de plus en plus difficile.

Le prix très élevé de la main-d'œuvre en France est pour nos industriels une des grandes raisons de leur infériorité ; ils ont bien à supporter des charges fiscales toujours croissantes, des règlements qu'on leur impose et qui vont souvent contre l'intérêt des ouvriers eux-mêmes, mais, toutes ces causes ne sont que secondaires

1. Ministère de l'Agriculture. Direction de l'Agriculture. *Statistique agricole annuelle*, 1892. *Bulletin*, décembre 1901. Imprimerie Nationale.

si on les compare à la cause principale qui a bouleversé depuis quelques années toutes les conditions du prix de revient : nous voulons parler de la diminution énorme de la journée de travail, descendue en quatre années, de douze heures à dix heures, ce qui se traduit dans certaines industries par une augmentation du prix de revient de 20 et même 25 0/0 (1). Certes, nous ne sommes nullement les adversaires de la réduction des heures de travail, mais nous constatons simplement avec tristesse que cette question constitue au premier chef un problème international ; or, comme la réglementation du travail des adultes existe seulement en France, en Autriche et en Suisse, comme en Angleterre même, les hommes sont entièrement libres de travailler à leur convenance, on se voit acculé à cette conclusion terrible pour notre industrie : réduire les heures de travail est d'une façon indirecte relever la main-d'œuvre, le même salaire s'appliquant à une production moindre.

Pour ce motif notre industrie, tout comme notre agriculture, a besoin de protection ; elle lui a été largement accordée, mais, tandis que les producteurs s'en montrent satisfaits, les commerçants et les intermédiaires s'en plaignent : si notre commerce extérieur végète, disent-ils, la faute en est à la protection.

Devant en France acquitter les taxes dès le débar-

1. Voir sur ce point : Discours prononcé par M. Méline à l'assemblée annuelle de l'Association de l'Industrie et de l'Agriculture Françaises, 2 mars 1904.

Voir aussi le discours prononcé par M. Waddington à la même réunion.

quement de leurs marchandises, les étrangers hésitent naturellement à venir dans nos ports. Ils ne savent en effet, en y entrant, s'ils trouveront à écouler leurs marchandises et s'ils ne peuvent y parvenir, le payement des droits qu'ils auront effectué, leur rendra nécessairement la réexportation difficile, sinon impossible.

Ce sont là les arguments soutenus par les partisans de la franchise ; mais, en s'exprimant ainsi, ils semblent oublier que, précisément pour parer à cet inconvénient que présenterait un régime purement protectionniste, le législateur a mis à la disposition des commerçants et des industriels les entrepôts, le drawback et l'admission temporaire.

Nous étudierons dans leurs grandes lignes ces diverses institutions.

§ 1

Les Entrepôts.

L'entrepôt est un local où les marchandises passibles de droits peuvent séjourner sans payement préalable de ces droits. Considéré comme en dehors du territoire douanier, il permet ainsi de ne payer les droits qu'au moment où les denrées sont livrées à la consommation intérieure ; la réexportation a lieu en franchise. Quand le commerce est actif dans un pays, celui-ci souvent reçoit du dehors plus de produits qu'il ne peut en consommer. Dans beaucoup de cas cet excédent donnera lieu à un grand mouvement d'affaires, mais cela n'est

possible que si, à leur arrivée, les produits étrangers dont on devra chercher l'écoulement en dehors du pays, n'ont pas été grevés de droits de douane. Les entrepôts permettront au négociant de présenter ses marchandises sur de nouveaux marchés, à des conditions de prix analogues à celles qui existeraient si elles arrivaient directement de leurs lieux d'origine.

Connaissant le but de l'institution des entrepôts, il nous reste à étudier leur histoire et leur fonctionnement.

Autorisés d'abord pour les denrées coloniales par un édit de septembre 1664, ils le furent ensuite pour les marchandises de toutes origines.

Des abus ne tardèrent pas à se produire, et, le 9 mars 1688, un arrêté du Conseil en prohibait l'entrée aux marchandises étrangères autres que le bœuf salé, le lard, le beurre, le suif, la chandelle et le saumon salé, destinées à être réexportées aux colonies ou apportées de l'étranger pour le commerce de Guinée.

Des lettres patentes d'avril 1817 confirmèrent pour nos colonies l'usage qu'elles pouvaient faire des entrepôts. Cette institution rendit alors de grands services.

Notre système actuel d'entrepôts date de la loi du 8 floréal an XI (28 avril 1803) complétée par celles des 9 et 27 février 1832 qui les étendit aux marchandises prohibées. Ils se divisent en deux catégories :

Les entrepôts réels et les entrepôts fictifs.

A. — *Les entrepôts réels.*

L'entrepôt réel est un bâtiment gardé par la douane. Isolé de toute autre construction, il doit être sûr, c'est-

à-dire, à l'abri des vols ; enfin, il doit être convenable, c'est-à-dire, que s'il est créé dans les ports, il doit être placé sur les quais à portée des centres de déchargement.

Les portes sont fermées par deux clefs différentes : l'une reste entre les mains de la douane, l'autre est remise au concessionnaire ou à son agent.

Les marchandises françaises et les marchandises étrangères admises en franchise, ne peuvent bénéficier de l'entrepôt (1). Cette exclusion s'explique par le désir d'éviter les encombrements et aussi par la crainte des substitutions. Une exception très justifiée a été apportée à cette règle : l'entrée en entrepôt réel des rhums et tafias des colonies françaises peut être permise, lorsque la demande en est faite en vue de conserver à ces produits la marque de leur origine.

On retrouve ce même souci de protéger les marques dans l'exclusion de l'entrepôt de toutes contrefaçons en librairie, et de tous produits étrangers portant de fausses marques de fabrique françaises.

Le négociant qui veut placer dans un entrepôt réel des marchandises non prohibées est tenu, dans les trois jours de leur arrivée, de faire à la douane une déclaration indiquant la nature, l'espèce, la qualité, la provenance ou la destination des marchandises, le poids pour celles taxées au poids, la mesure ou le nombre pour celles taxées à la mesure et au nombre, la valeur pour celles taxées à la valeur.

Sauf de rares exceptions, les intéressés ne peuvent

1. Décret ministériel du 12 juillet 1855.

rien changer à leurs déclarations une fois qu'elles sont reçues par la douane. Le principe est en effet que les marchandises doivent sortir de l'entrepôt telles qu'elles y sont entrées. Néanmoins, dans l'intérêt du commerce, l'administration a permis successivement le coupage des alcools étrangers (1), puis celui des vins destinés à l'exportation (2), celui des huiles d'olives étrangères avec des huiles d'œillettes françaises (3).

Il ne fallait pas que ces produits coupés ou mélangés pussent être vendus comme produits français ; la réputation de nos producteurs aurait pu en souffrir, aussi la douane veille-t-elle à ce qu'aucune étiquette indiquant une provenance française ne soit apposée sur les récipients.

Les opérations qui consistent dans « l'enlèvement des matières étrangères ou nuisibles, ou l'arrangement nouveau des marchandises » sont autorisées.

Les opérations de triage ou de criblage, réduisant le poids reconnu à l'entrée sont interdites, sauf en ce qui concerne les balayures, lesquelles peuvent être triées.

Les entrepôts réels de Bayonne et de Marseille offrent au commerce de plus grandes facilités ; à l'entrepôt réel de Bayonne la division des grosses balles, caisses et futailles, en colis d'un moindre volume est libre (4) ; certaines limitations ont été apportées à cette faculté par une décision administrative du 17 avril 1838. A l'entrepôt

1. Décision administrative du 6 janvier 1865.

2. Décision ministérielle du 26 décembre 1872.

3. Lettre administrative du 2 août 1836.

4. Art. 58 du décret du 20 juillet 1808.

réel de Marseille, la liberté est plus grande encore. Le commerçant peut diviser et réunir les colis ; il peut aussi trier les cafés contenant des pierres, à la condition que les déchets soient réexportés ou détruits en présence de la douane.

En 1893, il fut créé à Bordeaux, à Cette et à Marseille des entrepôts spéciaux pour les vins. On pouvait y effectuer les opérations suivantes :

1° Mélanger des vins étrangers de provenances diverses, à la condition que ces vins étrangers n'excédassent pas en volume la moitié du coupage, l'autre moitié étant formée de vins français.

2° Mélanger des vins étrangers de même provenance à la condition de remonter de deux degrés avec des alcools français, le titre alcoolique du coupage ainsi produit.

3° Remonter avec des alcools étrangers, le titre alcoolique des vins français.

4° Mélanger les alcools étrangers en entrepôt.

Ces entrepôts avaient été créés pour venir en aide à l'industrie des vins communs dits « de cargaison » ; mais les abus devinrent si nombreux et « la concurrence déloyale que ces faux bordeaux faisaient aux vrais prit bientôt de telles proportions, que le Gouvernement, à la demande du grand commerce bordelais, dut interdire à partir de 1897, les expéditions pour l'Europe des vins sortis des entrepôts spéciaux (1) ».

Ces entrepôts spéciaux fonctionnèrent de 1894 à 1898.

1. Association syndicale des viticulteurs-propriétaires de la Gironde, rapport sur les ports-francs, 1903.

B. — *Les entrepôts fictifs.*

L'entrepôt fictif est établi dans les magasins du propriétaire ou consignataire des marchandises, sur sa demande. La douane n'a pas la clef de l'entrepôt, mais elle peut y pénétrer à tout moment pour s'assurer de l'existence des marchandises entreposées qui ne peuvent être déplacées sans son autorisation.

L'entrepôt fictif ne peut exister en principe que dans les ports ouverts au commerce des colonies françaises et n'est accordé que sous la garantie d'une soumission cautionnée. Le décret du 29 juillet 1869 énumère les marchandises admissibles en entrepôt fictif. Ces produits, pour la plupart, sont encombrants, faiblement taxés, facilement reconnaissables ou sans similaires en France.

Les opérations matérielles autorisées consistent exclusivement dans les manipulations nécessaires pour la conservation des marchandises. Elles s'exécutent à la suite d'une déclaration spéciale, avec l'autorisation de la douane et sous sa surveillance.

Les houilles et les marbres jouissent en entrepôts fictifs d'un traitement de faveur.

C'est ainsi que les houilles peuvent être converties en briquettes, l'administration ayant pensé que la faiblesse de la taxe dont elles sont frappées, écarterait naturellement toute entreprise de fraude.

Les marbres autres que blancs statuaire, en blocs simplement équarris ou en tranches de 16 centimètres au plus, peuvent être travaillés sous certaines conditions.

La durée de l'entrepôt est de 3 ans pour l'entrepôt réel,

de 2 ans pour l'entrepôt fictif des grains, de 1 an pour l'entrepôt fictif des autres marchandises (1).

§ 2

Le drawback.

Par drawback, il faut entendre un procédé qui consiste dans la « restitution, lors de la réexportation d'un produit fabriqué, des droits qui avaient été perçus à l'importation sur les matières premières servant à sa fabrication (2) ».

Très simple en théorie, il ne tarda pas à être déclaré inapplicable : la douane ne pouvait que très difficilement tenir un compte exact des déchets et apprécier d'une façon même approximative la quantité des matières premières employées. Le Trésor y perdait et une loi du 11 janvier 1892 (art. 10) n'admit plus le drawback que pour les fils de coton destinés aux tissus ; à ce régime a été substitué celui de l'admission temporaire ; le résultat est le même, mais les formalités sont simplifiées.

§ 3

L'admission temporaire.

L'admission temporaire est un régime particulier qui

1. Pour plus de détails sur les entrepôts, voir Dutoya, *Villes franches, Ports francs et entrepôts de douane*, p. 72 à 172.

2. Voir sur ce point E. Villey, *Principes d'Economie Politique*, p. 618 et 619.

permet l'entrée en franchise de certains produits taxés, destinés à être fabriqués en France ou à y recevoir un complément de fabrication, moyennant l'engagement pris sous caution de les réexporter dans un délai déterminé de six mois au maximum.

On trouve l'origine de l'admission temporaire dans la loi du 17 décembre 1814, laquelle accordait au chef de l'Etat le pouvoir de diminuer les droits de douane sur les matières nécessaires aux manufactures.

Elle fut organisée par la loi du 5 juillet 1836 dont l'article 3 était ainsi conçu :

« Des ordonnances royales pourront autoriser, sauf révocation en cas d'abus, l'importation temporaire de produits étrangers destinés à être fabriqués ou à recevoir un complément de main-d'œuvre et que l'on s'engagera à réexporter ou à rétablir en entrepôt dans un délai maximum de 6 mois et en remplissant les formalités et conditions qui seront déterminées ».

Le Parlement protesta longtemps contre cette délégation conférée au gouvernement. Enfin l'article 13 de la loi du 11 janvier 1892 modifiant l'article 3 de la loi du 5 juillet 1836 décidait que le bénéfice de l'admission temporaire ne pourrait être accordé qu'en vertu d'une disposition législative, sauf dans les cas d'essais ou d'expériences ou pour des produits destinés à figurer dans des expositions internationales.

L'importateur, s'il ne veut tomber sous le coup des peines édictées par l'article 5 de la loi du 5 juillet 1836, doit satisfaire aux deux obligations qu'il a contractées sous caution : il doit travailler ou transformer la matière

momentanément importée et la réexporter ou l'entrepôser dans les délais, après transformation par la main-d'œuvre française.

Elle peut être pratiquée de deux manières : à l'identique ou à l'équivalent ; à l'identique, l'industriel doit présenter à la sortie, le produit même qui a été importé ; à l'équivalent, il exporte un produit fabriqué avec une matière soit étrangère, soit française, de même nature et en quantité correspondante. Rendant la surveillance plus facile, l'équivalent a été admis le jour où l'admission temporaire a été appliquée aux produits destinés à subir une transformation plus ou moins complète. Il a été implicitement consacré par la loi du 11 janvier 1892.

La nomenclature des différentes marchandises susceptibles de bénéficier de l'admission temporaire est longue et variée ; un simple coup d'œil sur le tableau (1) contenant l'énumération de ces denrées suffit pour en convaincre.

Les entrepôts, le drawback et l'admission temporaire, malgré les grandes facilités qu'ils donnent au commerce et à l'industrie, sont cependant l'objet de nombreuses attaques.

Le régime des entrepôts surtout est en butte aux critiques. Il est à la franchise, a-t-on dit (2), ce que l'emprisonnement est à la liberté et M. de Raynouard en 1814, nous décrivait ainsi la situation désavantageuse d'un port soumis au régime douanier :

1. Voir tableau. Annexe du ch. I p. 29.

2. Voir sur ce point le discours prononcé à la Chambre des députés par M. Emeric David le 5 décembre 1814.

« Un navire étranger se présente ; il exhibe son manifeste, on l'examine, il entre ; si le port ne jouit pas de la franchise, aucun ballot ne peut être ni déchargé, ni livré, soit à un acheteur, soit à un consignataire, sans être vérifié, confronté avec le chargement pour la qualité, la quotité et le poids de la marchandise. On ouvre les ballots, les caisses et si la nuit survient, si le mauvais temps gâte les marchandises, le capitaine étranger doit subir tous les accidents. Place-t-il une partie de sa cargaison dans un magasin, un entrepôt fictif ? il faut des inventaires, il faut surtout qu'il donne caution de payer les droits éventuels ; et, où trouver cette caution ? Pour déposer chaque partie de sa marchandise, un permis de la douane est nécessaire ; il l'est encore s'il veut la reprendre, la rembarquer ; que de nouvelles vérifications ! que de gêne ! que de temps inutilement dépensé ! Heureusement encore, si, à travers toutes ces formalités, quelque erreur, quelque défaut, quelque ambiguïté ou quelque mauvaise énonciation dans les papiers à bord, ne donnent lieu à des vexations, à des procès, à des amendes, à des confiscations !

Mais non, il ne s'expose pas à de tels inconvénients ; au lieu d'aborder à Marseille, où il ne trouve qu'un entrepôt, il cingle vers un port vraiment hospitalier, vraiment commerçant, où l'appellent la franchise et la liberté » (1).

C'est l'argumentation que faisait aussi valoir la Com-

1. M. de Raynouard. Chambre des députés. Séance du 3 décembre 1814.

pagnie Hambourgeoise Américaine lors de la récente transformation du port d'Emden :

« Le chargement et le déchargement accélérés des marchandises, tout en réduisant les frais, ne peuvent être réalisés, l'expérience l'a prouvé, que dans une zone franche. Notre opinion se base sur ce qui s'est passé à Hambourg, Brême, Dantzig, Stettin, Altona, ports dans lesquels ont été établis, à frais énormes, des zones hors douanes, dès qu'il eût été reconnu qu'à cette condition seulement, le commerce maritime pourrait librement se développer et prospérer. L'expérience, en effet, a démontré que les entrepôts de douane et autres facilités administratives étaient impuissants à assurer au commerce la liberté d'allure qui est la base de sa prospérité. Cette liberté de mouvements, une zone franche peut seule la donner, zone que la douane surveille du dehors, mais qui à l'intérieur est affranchie de tout contrôle administratif. En territoire douanier, tout navire ayant à bord des marchandises étrangères non dédouanées restera nécessairement sous la constante surveillance de la douane, sans l'autorisation de laquelle aucun déplacement n'aura lieu. Il en résulte, non seulement des frais considérables, mais avant tout une perte de temps, sans compter les autres inconvénients inséparables de la coopération douanière. Le personnel mis à la disposition de chaque bureau de douane, ne peut, quant au nombre, être fixé que d'après une moyenne de trafic supputée. En temps de grande activité ce personnel est insuffisant ; il en résulte des retards qui exposent le négociant à de grandes pertes et qui, de plus, le mettent dans

l'impossibilité de disposer de sa marchandise. Une autre cause de préjudice, c'est que l'expédition en douane ne peut dans l'intérêt des employés, avoir lieu que pendant les heures de service. Le chargement et le déchargement, ainsi que toute autre manipulation, sont de ce fait compliqués et retardés, d'autant plus gravement que le mouvement des navires dépend de la marée. Il s'ensuit que tout port situé à l'intérieur du territoire douanier, se trouve à l'égard de la navigation internationale, dans une position d'infériorité par rapport à un port franc ; aussi, autant que possible, les chargeurs l'éviteront-ils » (1) !

Indépendamment de cette gêne et de ce retard qu'ils occasionnent toujours, les entrepôts n'ayant qu'une durée limitée, les propriétaires et détenteurs de marchandises éprouvent quelquefois le grave inconvénient d'être obligés, quand le dernier terme arrive, de s'en défaire à tous prix et perdent ainsi les avantages d'une spéculation qui sans doute eût été favorable si la franchise avait continué.

Enfin, en France tout particulièrement, les Entrepôts ont un autre défaut venant de leur exigüité : tout le monde ne peut pas profiter de leurs avantages. En principe cependant, l'égalité est absolue, et, en suivant la filière, tout le monde est servi à son tour. Malheureusement, la commande tombe quand elle veut, le navire part à sa date, et si le tour vient après la date

1. Renseignements dus à l'obligeance de M. le Consul de France à Brême. Lettre du 22 décembre 1902.

fixée pour l'exécution de l'ordre, c'est exactement comme s'il ne venait pas ! (1).

En admettant donc qu'un commerçant ait pu entreposer ses marchandises, celles-ci devront être réexportées telles qu'elles avaient été admises dans les magasins, et si, pour certaines, la transformation est tolérée, cette faculté est soumise à tant de conditions qu'on n'a plus guère d'intérêt à en user.

L'état de séquestre où sont les marchandises rend aussi très difficile pour le négociant leur surveillance ; il ne pourra que rarement remédier aux altérations, coupages et autres accidents qui surviennent, et comme la douane qui ne veut rien perdre perçoit toujours les droits sur le poids constaté à l'entrée sans défalcation aucune pour déchets et détériorations, le régime de l'entrepôt devient impossible.

Ajoutons encore que l'emplacement de l'entrepôt réel toujours restreint, n'est le plus souvent donné en location que pour un gros prix ; M. Artaud écrivait en 1898 :

« Nous eûmes un moment la pensée de travailler à l'entrepôt réel avec un stock, un outillage spéciaux et nous demandâmes à la Compagnie des Docks, qui jouit du monopole de l'entrepôt réel, de nous louer un des nombreux magasins dont peut disposer cette Société.

Il y eut tout d'abord un obstacle capital à surmonter ; la douane ne voulait ni étendre le périmètre de l'entrepôt réel que son personnel aurait été insuffisant à surveiller, ni restreindre l'emplacement réservé à ce ser-

1. Voir A. Artaud. *La franchise du port de Marseille*, p. 31 à 34.

vice public, pour nous en réserver une parcelle ; mais des négociations vinrent à bout de cette difficulté et nous échouâmes devant celle que nous signalons..... La Compagnie des Docks nous demandait un loyer de dix-huit mille francs par an pour un local d'environ six cents mètres carrés et imposait, en outre, le paiement de son tarif d'entrée et de sortie aux marchandises que nous aurions manipulées dans ce local ».

Dans la zone franche, il n'y aura naturellement à payer ni droits d'entrée, ni droits de sortie. De plus, le loyer y sera moindre que dans un entrepôt, son périmètre étant plus étendu. Enfin, exempte de tout contrôle, le travail y sera libre et ce sera pour le commerce un grand avantage, car « qui surveille empêche ». En même temps que des manipulations de toutes natures y seront effectuées pour le plus grand bien de tous, nous verrons renaître des industries aujourd'hui disparues (1) ; dans la zone on distillera du maïs, on fabriquera des allumettes, on fera du vin avec des raisins secs.

La France a déclaré dans un intérêt national qu'elle ne voulait pas que l'on fabriquât sur son territoire des vins artificiels, mais elle n'a pas interdit aux nations voisines ou éloignées d'en consommer si cela leur plaît ; et du moment qu'on peut leur porter du vin de raisin sec de Hambourg, de Gênes, ou de tout autre point, nous ne voyons pas pourquoi on empêcherait de préparer dans la zone franche du vin de raisin sec, à destination des pays

1. Voir M. Estrine, *op. cit.*, p. 34.

qui en demandent et qui en consomment en le prenant à nos voisins.

En dehors des industries prohibées, il y a celles qui demandent beaucoup de place. Par exemple, construira-t-on des navires à l'entrepôt réel ? On ne le pourra pas à cause de la transformation de mille objets que cela nécessiterait et que la douane n'autoriserait pas ; mais on ne le pourra pas également en raison du défaut de place. Là encore nous voyons la supériorité du port franc sur l'entrepôt.

L'admission temporaire, au contraire, « présente pour certains articles des avantages supérieurs au régime du port franc, nous sommes les premiers à le reconnaître, mais la simple lecture des articles qui sont autorisés à en bénéficier suffirait à démontrer, en constatant combien leur nombre est restreint, à quel point ce régime est limité et imparfait par rapport aux avantages que présente un port franc (1) ».

Cette institution favoriserait à la fois notre commerce extérieur et notre marine marchande : de même que « les cochers ne vivent que quand on prend des fiacres », de même notre marine marchande ne saurait prospérer sans un fret abondant. En étendant notre commerce extérieur, la franchise donnera à notre flotte un aliment constant et nous verrons baisser le taux du fret en même temps qu'augmenteront en France, la construction et l'armement des navires.

Enfin, disent les partisans de la franchise, notre régime

1. M. Estrine, *op. cit.*, p. 31.

douanier rend la création de zones franches urgente et nécessaire :

Pour certains, ce serait un correctif obligatoire du régime actuel ; ce serait une « soupape de sûreté ».

Pour d'autres, ce serait une mesure essentiellement juste. « Il faut protéger le commerce autant que l'agriculture. Je dis autant et non de même façon, car si l'agriculture peut être protégée par des tarifs, par une organisation douanière compliquée, le commerce a avant tout besoin de liberté et c'est le protéger beaucoup que de le laisser entièrement libre... Le commerce vit essentiellement de liberté et on lui accorde, en lui concédant cette liberté, la protection dont il a besoin » (1).

1. M. Artaud, *op. cit.*, pp. 4, 6, 16.

ANNEXE DU CHAPITRE PREMIER

Les marchandises susceptibles de bénéficier du régime de l'admission temporaire sont nombreuses ; elles se décomposent ainsi :

- Amandes sèches, en coques cassées ;
- Blés-froments ;
- Boîtes de montres à décorer, dorer, graver ;
- Brôme pour la fabrication du bromure de potassium ;
- Cacao destiné à la fabrication du chocolat sans sucre ;
- Cacao et sucre destinés à la fabrication du chocolat ;
- Cages de montres pour monteurs de boîtes ;
- Cages de montres pour planteurs d'échappement ;
- Chapeaux de paille destinés à être apprêtés ou garnis ;
- Chicorées sèches destinées à être torréfiées et moulues ;
- Chlorate de potasse ;
- Cloches de feutre pour chapeaux à teindre ;
- Cocos (amandes de) ou coprah (amandes de) et palmistes (amandes de) ;
- Cordonnets de bourre de soie pour la teinture ;
- Crêpes de Chine unis à broder, teindre ou imprimer ;
- Cuivre et feutre pour le doublage des navires ;
- Cylindres en cuivre pour la gravure ;
- Objets pour réparations, essais, expériences ;
- Introduction de divers produits, présentant un caractère individuel et exceptionnel non susceptibles d'être généralisés ;

Essence de houille pour la fabrication de l'aniline ;
Etain brut en saumons ;
Fer laminé et ouvrages en fer ou en tôle à galvaniser ;
Feutres de laine à teindre ou à imprimer ;
Fil dit de caret, pour la fabrication des cordages et ficelles ;
Fils de laine retors mesurant en fils simples de 45.000 à 45.500 mètres le kil., pour la confection des lacets d'alpaga ;
Fils de laine retors n° 32 anglais (36.000 à 36.500 m.) ;
Fils de poils de chèvre pour la fabrication des velours d'Utrecht et pour la teinture ;
Fils de schappe et soies moulinées à teindre ;
Foulards écrus destinés à être imprimés, teints et apprêtés ;
Gants à broder ;
Garance (racine de) destinée à être moulue ;
Girofle (clous et griffes de) ;
Glycérine brute pour le raffinage ;
Graines oléagineuses à convertir en huile ;
Huiles brutes de graines grasses destinées à être épurées ;
Huile brute d'olive destinée à être épurée ;
Huile de palme destinée à la fabrication des bougies et acides stéariques ;
Huiles brutes de pétrole, de schiste et autres huiles minérales brutes ;
Iode ;
Jus de citron pour la fabrication de l'acide citrique ;
Liège brut destiné à être façonné ;
Maïs destiné à la fabrication de l'amidon pour l'exportation, à la production des alcools purs de 90 degrés et au-dessus et à la production des glucoses massées, ambrées ;
Mélasses pour la distillation ;
Métaux désignés par le décret du 15 février 1862 ;
Minerais de cobalt pour la préparation des oxydes ;
Noisettes en coques et cassées, et noisettes avariées impropres à la consommation ;
Orge pour la fabrication du malt et destinée à la production des glucoses massées, ambrées ;
Peaux de gant à teindre ;

Pelleteries brutes à apprêter et à lustrer ;
Pièces de machines à réparer ;
Planches de pin et de sapin pour la fabrication des caisses d'emballage ;
Plombs en masses brutes ou en saumons ;
Potasse et carbonate en potasse ;
Riz en grains et en pailles et brissures de riz ;
Sacs et emballages à remplir ;
Sucres destinés au raffinage ;
Sucres et cacaos destinés à la fabrication du chocolat ;
Suif brut pour la fabrication des bougies et acides stéariques ;
Tartres bruts et en cristaux colorés ;
Thés et déchets de thés pour la fabrication de la caféine ;
Tissus de bourre de soie à imprimer, teindre ou apprêter ;
Tissus de soie mélangée à imprimer, teindre ou apprêter ;
Tissus de soie pure à imprimer, apprêter ou gaufrer ;
Tissus de laine à teindre ou à imprimer ;
Tissus de lin ou chanvre à teindre ou imprimer ;
Verres de lunettes à monter ;
Zinc brut ou en saumon.

CHAPITRE II

Foires franches. – Villes franches. – Zônes franches ou ports francs.

La franchise peut revêtir deux formes : celle de la ville franche ou de la franchise intégrale ; celle du port franc ou de la franchise restreinte.

Dans le premier cas, le port, la ville et le territoire de la cité sont libres.

Dans le second, une partie du port, une zone seule jouit du privilège de l'exterritorialité.

Ces deux institutions, qui ne diffèrent au fond que par l'étendue du privilège accordé, ont une origine commune : les foires franches.

§ I

Les foires franches (1).

Associant une institution commerciale à une solennité religieuse, les souverains annonçaient qu'à de certains

1. Voir sur ce point : Discours de M. Emeric David. Chambre des députés, 5 décembre 1814.

jours marqués par la fête de tel ou tel patron de la cité, un marché libre serait ouvert ; point de péage, ni sur les chemins, ni sur les rivières ; point de droits d'entrée ; pleine liberté pour les personnes comme pour les choses. Ces marchés, où l'attrait du plaisir, la dévotion, l'intérêt, et surtout l'exemption de tous droits, appelaient les habitants des contrées voisines, devinrent bientôt le centre d'un assez grand commerce.

C'est ainsi que furent autorisées, au début du ^{vi}^e siècle, la foire de St-Denis, au ^{xi}^e siècle celle de Beaucaire. A Marseille, une charte du roi Robert concède le 16 janvier 1318 « la faculté de célébrer chaque année une foire franche le jour de la fête du bienheureux saint Louis ».

A la date du 15 juin 1341, Edouard III fait concession aux habitants de Bordeaux de deux foires franches. La lettre royale est consignée au *Livre des Bouillons* sous le n° XXXV : « Litera de feriis sive mundinis ville Bundege concessa per dominum nostrum regem ».

La première foire durait huit jours avant l'Ascension, le jour de cette fête, et sept jours après, la seconde, huit jours avant la Saint-Martin, le jour de cette fête, et sept jours après.

En 1349, Philippe de Valois rétablit les foires de Champagne et de Brie, instituées dès le ^x^e siècle.

En 1356, Toulon obtient des foires franches. Lyon en a deux chaque année depuis 1419, et quatre depuis 1462. Rouen et Tours en ont aussi.

Au point de vue des douanes extérieures, le port franc et la ville franche jouent aujourd'hui le rôle que remplissait autrefois la foire franche, vis-à-vis des entraves

venant des barrières intérieures au temps de la féodalité.

Ces trois institutions ont un même but : exclure les impositions, les gênes et les formalités ; seulement, comme les villes franches et les ports francs sont destinés à donner satisfaction à des besoins autrement étendus que les foires franches locales, ceux du commerce général tout entier du pays, tandis que les foires affranchies étaient limitées à un temps déterminé, et que les négociants devaient s'y présenter dans ce délai pour y jouir des immunités, les villes franches et les ports francs ont de plus qu'elles, la faveur nécessaire d'être ouverts d'une manière permanente, sans être assujettis à un délai fatal (1).

§ 2

La Ville franche.

Constamment ouverte à tous les bâtiments et à tous les produits, la ville franche est le plus souvent située sur les bords de la mer. Tous ses quartiers se trouvent hors de la ligne des douanes, et par conséquent, hors du pays auquel la ville appartient géographiquement et politiquement.

L'institution des villes franches ne doit point nous apparaître en France comme une importation étrangère.

Bien avant l'ère chrétienne, le commerce et la navigation jouissaient à Marseille de la liberté la plus grande.

1. Voir sur les foires franches F. Amiot, L. Estrine, *op. cit.*, *Rapport sur les ports francs*, Chambre de commerce de Bordeaux.

César a lui-même raconté que s'étant emparé de cette ville après un long siège, il respecta toutes ses franchises.

Dès les premiers siècles de l'ère chrétienne, et jusqu'au règne de François I^{er}, Marseille, puissante et libre, invitait les étrangers à venir commercer dans son port, franc de toutes entraves, de tous droits et de toutes prohibitions ; elle concluait avec les souverains ou les Républiques du bassin méditerranéen des traités de commerce, lui assurant la supériorité dans les transactions, la franchise pour ses navires, et l'exemption de tous droits d'entrée sur ses produits.

Au temps des Croisades, la prospérité de Marseille atteignit son apogée.

Cette ville était alors un simple marché, un bazar universel, une grande foire permanente, si je puis m'exprimer ainsi, qui centralisait dans son port le commerce de la Méditerranée et de l'Orient ; son industrie était peu de chose, sinon nulle, et son trafic consistait uniquement en l'échange des produits du royaume de France et des autres points du monde alors connu (1).

Pour la première fois, François I^{er} apporta des entraves au commerce de Marseille. Par un édit de 1539, il imposa plusieurs taxes sur les épiceries et drogueries.

Marseille entra alors en lutte avec le pouvoir royal. Henri II par un édit de 1549 maintint les impôts créés ; elle obtint ensuite satisfaction en 1549 avec Charles IX,

1. Voir : L. Estrine, *op. cit.*, p. 3 et 4.

en 1577 avec Henri III et en 1596 avec Henri IV qui disait dans son édit du 22 juillet 1596 :

« Notre dicte ville de Marseille recepvant ses principales commodités du commerce et du négoce, par le moyen duquel elle s'était rendue, avant ces troubles, une des plus riches et des plus florissantes de ce royaume, et désirant donner moyen aux habitants d'icelle, de se remettre de leurs pertes passées, nous voulons et entendons qu'ils puissent continué leur dict négoce et trafic avec la mesme franchise, exemption et immunité qu'ils ont toujours faict par cy devant. »

Ces accalmies furent de courte durée, et ce fut seulement sous Louis XIV que Colbert, qui avait déjà fait affranchir Dunkerque, publia son remarquable édit du 26 mars 1669 dont nous citerons quelques extraits :

« ... Et, comme les roys nos prédécesseurs ont bien connu les avantages qui peuvent arriver à leurs Estats par la voye du commerce, et que l'un des principaux moyens pour l'attirer est d'establir quelqu'un des premiers ports de nostre royaume, libre et exempt de tous droits d'entrée et autres impositions ; la ville de Marseille leur ayant semblé la plus propre pour y establir cette franchise, ils lui auroient accordé un affranchissement général de tous droits. Mais comme par succession de temps, les meilleurs établissements et plus favorables au public desgénèrent et s'affoiblissent aussy, nous avons trouvé ladicte ville autant surchargée de droits d'entrée et de sortie qu'aucune autre de nostre Royaume ; bien que les nostres n'y fussent pas établis, et l'application que nous avons donnée au commerce depuis que nous prenons nous-mêmes le soin de nos affaires, nous ayant faict clairement connaître les avantages que nostre royaume recepvait de la franchise de ladicte ville, lorsqu'elle était observée ; combien les estrangers ont profité de cette surcharge de droits établis de temps en temps, en attirant chez eux le commerce qui s'y faisoit, nous avons bien voulu, pour ajouter encore cette marque à tant d'autres que nous avons données à nos peuples, non seulement en les soulageant sur toutes sortes d'impo-

sitions, mais encore en donnant nos soins et employant même de notables sommes de deniers de nostre trésor royal pour letablissement des anciennes manufactures, l'establisement des nouvelles, et pour l'augmentation du commerce par eau et par terre, nous priver d'un revenu considérable que nous apportent lesdicts droits, et même pourvoir au remboursement de ceux qui estoient aliénés ou donnés depuis longtemps pour causes très favorables pour rétablir entièrement la franchise dudict port, et convier par de si extraordinaires avantages tant nos sujets que les estrangers d'y continuer et d'en augmenter le commerce, et le porter dans son plus grand éclat.

A ces causes et autres considérations,... déclarons le port et havre de nostre ville de Marseille franc et libre à tous marchands et négociants, et pour toutes sortes de marchandises, de quelque qualité et nature qu'elles puissent être. Ce faisant, voulons et nous plaît que les estrangers et autres personnes de toutes nations de qualitez puissent y aborder et entrer avec leurs vaisseaux, bastiments et marchandises, les charger et décharger, y séjourner, magaziner, entreposer, et en sortir par mer librement, quand bon leur semblera, sans qu'ils soyent tenus de payer aucun droit d'entrée, ny de sortie par mer ;... Et pour convier les estrangers de fréquenter le port de Marseille, même de s'y venir establir, en les distinguant par des grâces particulières, voulons et nous plaît que lesdicts marchands estrangers y puissent entrer par mer, charger et décharger, et sortir leurs marchandises sans payer aucuns droits, quelque séjour qu'ils y aient faict et sans qu'ils soyent subjects au droit d'aubeyne, ny qu'ils puissent être traités comme estrangers ».

La joie des Marseillais fut courte, car, dès le 9 avril 1669, Louis XIV reprenait une partie des libéralités accordées par l'édit du 26 mars 1669 :

« Et pour nous indemniser en quelque façon de l'entière suppression des droicts qui se levaient à notre profit dans ladicte ville, ordonnons que les droits seigneuriaux de poids et casses y seront doublez sans distinction de personnes à proportion de ce qui en était cy-devant payé ».

Nombre d'autres édits aggravèrent les dispositions de celui du 26 mars, si bien que lorsque la révolution de 1789 éclata, la franchise de Marseille n'était plus qu'un souvenir. La Convention l'abolit néanmoins avec les autres privilèges, ne laissant subsister, à la grande joie de Gênes et de Livourne, que les entrepôts réels et fictifs avec toutes leurs entraves et leurs inconvénients.

Napoléon n'aimait pas la ville franche, parce que son territoire formait une sorte d'Etat dans l'Etat lui-même, et l'isolait dans une certaine mesure du reste du pays.

En 1806, l'Empereur manifesta aux représentants de la Chambre de commerce de Marseille, son intention de créer une zone franche dans leur port. Enthés des heureux effets de la franchise intégrale, ils refusèrent l'offre qui leur était faite.

Le Gouvernement de la Restauration rétablit à Marseille la franchise ; mais l'ordonnance rendue le 20 février 1815, en exécution de la loi des 16-19 décembre 1814, apporta à cette franchise de telles restrictions que cette liberté devint illusoire et même onéreuse.

Aux Cent-Jours, l'application de ce régime fut suspendue par Napoléon qui lui préférait celui des zones franches.

La Royauté, à son retour, remit en vigueur l'ordonnance de 1815 ; Marseille devenue industrielle se sentit isolée du reste de la France ; elle se vit fermer le marché intérieur ; ses produits n'y pouvant plus entrer qu'en payant les mêmes droits que ceux de l'étranger, nombre de maisons quittèrent la ville. A la suite des réclamations générales, une ordonnance du 20 septembre 1817 fit

rentrer Marseille dans le droit commun et remit en vigueur les règlements généraux du service des douanes.

Dunkerque, Bayonne et Lorient, sous Louis XIV, plus récemment Hambourg, Brême et Lubeck, jusqu'à leur incorporation au *Zollverein* allemand, Fiume et Trieste jusqu'en 1891, jouissaient aussi de la franchise intégrale. Il n'existe plus de villes franches aujourd'hui.

§ 3

Les ports francs.

Comme le remarquait justement M. Amiot, « la franchise intégrale est tuée par cette constatation irrécusable que le commerce marseillais s'est trouvé en 1817 dans la nécessité absolue de supplier pour son prompt retrait (1) ». La franchise étendue à tout un territoire est une conception vieillie et inapplicable aujourd'hui.

L'avenir, dit-on, est aux zones franches ; c'est cette pensée qui a inspiré les projets et propositions de lois récents, et, si certains de leurs auteurs, comme MM. Brunet et Antide Boyer, emploient les mots « ports francs », il ne faut y voir qu'un synonyme de « zones franches ».

Ce nom de port franc ou de zone franche est généralement donné à tout ou partie d'un port, « déclaré neutre au point de vue douanier, où l'on peut, par conséquent, à son gré, débarquer les marchandises, les emmagasiner, les visiter, les soigner, les trier, les mani-

1. F. Amiot, *op. cit.*, p. 56.

puler, les assortir, les acheter, les vendre, en disposer enfin, les réembarquer et les réexporter sans payer aucun droit de douane, et sans procéder à aucune des formalités imposées par le contrôle de cette administration. La douane se borne à surveiller le périmètre et les issues de l'enceinte affranchie, et à s'opposer aux introductions prohibées ou frauduleuses (1) ».

Rien n'est plus simple que d'établir un port franc ainsi compris : une partie du port avec ses bassins, ses quais, ses entrepôts, et s'il se peut, des terrains pour construire quelques usines, est entourée de grilles, de palissades, pour rendre sinon matériellement impossible, du moins extrêmement difficile, les importations frauduleuses sur le territoire douanier. Une surveillance sévère, et rendue particulièrement efficace par ses clôtures, est exercée autour de la zone franche.

Les marchandises entrent dans cet enclos privilégié sans payer aucun droit. Elles subissent toutes les préparations, les manipulations, les transformations qui peuvent les faire agréer du consommateur. Si elles sont réexportées, elles partent sans que la douane ait à s'en occuper. Si au lieu d'être réexpédiées à l'étranger, elles sont importées, elles acquittent des droits.

1. Définition de M. Trouillot. Pour la Chambre de Commerce de Marseille, le port franc est « un port établi, hors de la ligne des douanes, ouvert à tous les bâtiments de commerce, sans distinction, quels que soient leurs pavillons ou la nature du chargement. C'est un point commun où vient aboutir par une sorte de fiction le territoire prolongé de toutes les nations. Il reçoit et verse de l'un à l'autre, toutes les productions respectives, sans gêne et sans droit ».

Comme nous le montre ce rapide exposé, le fonctionnement du port franc est simple ; les commerçants y sont libres : ils peuvent manipuler leurs marchandises comme ils l'entendent, sans aucune gêne ; leurs transactions ne sont ni contrariées, ni retardées par l'ingérence de la douane ; ces avantages paraissent considérables, et expliquent l'engouement peut-être exagéré de certains de nos ports pour la franchise dont ils ne semblent voir que les bons côtés.

DEUXIÈME PARTIE

La question des ports francs aujourd'hui : à l'étranger et en France

Les partisans de la franchise prétendent que le régime actuel ne répond plus aux exigences du moment. Pour eux, les entrepôts et l'admission temporaire sont des institutions vieilles, incommodes, inutilisables. Hambourg, Brême, Copenhague, Gênes, Fiume, Trieste et chaque jour quelque pays nouveau, sont dotés de ports francs. Ils envient nos voisins et se disent tristement : « c'est un outil qui nous manque encore » (1) !

Dans une première partie, nous avons recherché et reconnu les facilités que les entrepôts et l'admission temporaire donnent au commerce et à l'industrie.

Dans cette seconde partie, nous examinerons les diverses applications de la franchise en Allemagne, en Danemark, en Italie et en Autriche-Hongrie.

1. Rispal-Brindeau et Jourde. Exposé des motifs.

Enfin, dans une troisième partie, d'après les observations que nous aurons pu faire en étudiant la franchise à l'étranger, nous serons amenés à conclure que la création de ports francs en France ne serait pas pour nous une innovation aussi heureuse que certains le prétendent.

CHAPITRE PREMIER

Allemagne.

Il n'est pas de pays où le commerce et l'industrie aient plus de facilités qu'en Allemagne : l'entrepôt et le port franc lui-même y revêtent les formes les plus diverses.

Nous y voyons en effet : l'entrepôt officiel public, l'entrepôt privé, l'entrepôt spécial ouvert, l'entrepôt de partage, l'entrepôt de crédit, l'entrepôt en compte courant.

L'administration impériale allemande, contrairement à l'opinion généralement admise en France, « distingue dans les « *Freihafen* » ou ports francs. trois catégories de ports hors douane :

1° Le *Freihafen*, port franc proprement dit, considéré comme territoire étranger et ayant permission d'y ériger des établissements industriels ;

2° Le *Zollausschlussgebiet*, exclusion douanière, considéré comme territoire étranger pour les marchandises transbordées ou entreposées, mais avec défense d'y ériger des établissements industriels ;

3° Le *Freibezirk*, zone franche, entrepôt franc de

douane, rattaché à un port avec défense d'y ériger des établissements industriels, et avec obligation de s'y conformer à certains règlements administratifs sur les entrepôts (1) ».

Nous montrerons d'abord en un rapide exposé, le caractère des divers entrepôts allemands ; nous verrons ensuite d'une façon approfondie la nature, le fonctionnement et les applications des différentes espèces de « freihafen ».

§ 1

Les entrepôts.

Le type d'entrepôt le plus répandu en Allemagne est celui de l' « entrepôt officiel public ». Analogue sous bien des rapports à notre entrepôt réel, les marchandises y sont transportées soit sous escorte, soit accompagnées d'un acquit à caution. La douane contrôle le compte d'entrées et sorties que doit tenir l'entrepositaire ; à cet effet, elle lui remet une fiche constatant l'introduction. Les sorties partielles sont mentionnées par la douane, sur cette même fiche qui est retirée à l'entrepositaire dès que la totalité de ces objets a quitté l'entrepôt, ce qui ne peut excéder cinq années. Les villes, le plus souvent, les sociétés parfois, l'Etat même comme à Berlin, sont concessionnaires de ces entrepôts. Le trésor prévient les

1. Renseignements dus à l'obligeance de M. le Consul de France à Brème. Lettre du 22 décembre 1902.

fraudes, et cependant grandes sont les facilités données au commerçant : il peut ouvrir les colis pour prélever des échantillons, mais une autorisation spéciale lui est nécessaire, et alors la douane tient compte des quantités prélevées pour éviter les abus.

« L'entrepôtaire est en outre autorisé à diviser, assortir, trier ses colis, et à faire tout ce qu'il juge nécessaire pour assurer la conservation des marchandises.

Il peut, en faisant une déclaration préalable, mélanger des produits allemands aux produits entreposés. Dans ce cas, les colis sont pesés avant et après l'opération, et l'on prend charge du nouveau poids constaté. Le produit allemand ainsi incorporé à un produit étranger perd sa nationalité et le mélange ne peut être livré à la consommation qu'après paiement des droits sur le poids total » (1).

Les marchandises déclarées pour la sortie d'entrepôt doivent être enlevées dans les vingt-quatre heures de la vérification sous peine d'une amende de trois cents marks.

Les « entrepôts privés », bien que beaucoup plus étendus dans leur application, ressemblent assez à nos entrepôts spéciaux ouverts à Cette et à Bordeaux en 1893. Les locaux réservés à cet usage ne communiquent avec le dehors que par des portes munies de deux serrures à clefs différentes : l'une est conservée par la douane, l'autre par l'entrepôtaire. Sauf à Hambourg où la durée de l'entrepôt est illimitée, le délai est toujours de cinq ans.

1. Voir sur ce point le rapport de M. Muzet, *op cit*, p. 22-27.

La caution réelle est seule admise. L'entrepporteur doit faire un dépôt à une caisse de l'Etat.

La visite a lieu à la douane et le transport à l'entrepôt sous escorte. Les opérations permises sont les mêmes que celles autorisées à l'entrepôt officiel public.

L'« entrepôt spécial ouvert » a une grande analogie avec notre entrepôt fictif. L'entrepporteur dépose comme caution une certaine somme. Il ne peut introduire dans le magasin des marchandises similaires à celles pour lesquelles il a obtenu l'autorisation, et en cas de perte, il paye intégralement les droits sans jamais pouvoir chercher une excuse dans le cas de force majeure.

Dans l'« entrepôt de partage » ou « teilungs lager », nous retrouvons soit le type du magasin à double clef, soit le type de l'entrepôt spécial ouvert si l'entrepporteur en le demandant dépose une caution. Réservé aux marchandises encombrantes, le cas de perte par force majeure peut être admis.

L'« entrepôt de crédit » est une sorte d'entrepôt spécial ouvert; peu usité, le directeur provincial l'accorde parfois aux grands négociants. « Au 1^{er} janvier et au 1^{er} juillet, l'entrepporteur doit remettre une balance de son compte et acquitter les droits sur les marchandises qu'il déclare avoir vendues ». La douane se borne à constater que la valeur des marchandises encore entreposées est au moins égale aux droits déjà dus par le négociant; en somme, les marchandises entreposées forment la caution du négociant.

L'« entrepôt en compte courant » analogue à l'entrepôt de crédit, mais mieux caractérisé s'accorde aussi

sous caution pour les tissus de coton, de laine, de soie, les vêtements, le linge de corps, les articles de coiffeur, les tissus caoutchoutés, la mercerie, le linoléum, etc. Pour l'obtenir, la condition essentielle est la vente annuelle d'une certaine quantité de marchandises fixée par espèces, par exemple : 7.500 kilos pour les tissus ordinaires, 1.500 kilos pour les tissus de soie, etc.

Hambourg compte un assez grand nombre de ces entrepôts que nous retrouvons encore à Berlin et à Leipzig.

Par ce rapide exposé de ce que sont les entrepôts en Allemagne, où il existe encore une admission temporaire analogue à la nôtre, on peut se rendre aisément compte des avantages qu'industriels et commerçants peuvent retirer d'un régime aussi libéral : il leur est permis de mélanger les produits étrangers aux produits nationaux, de les manipuler, de les trier, de prélever des échantillons ; nous voudrions en France nous connaître de semblables facilités, et nous sommes surpris de ce que ces entrepôts, compris cependant en un sens si libéral, aient pu ne pas suffire au commerce allemand. Pourquoi, nous disons-nous tout naturellement, à côté de cette institution si complète, est-on venu créer le « freihafen », le port franc ?

M. Cellier, un des principaux courtiers maritimes et armateurs de Hambourg, nous l'apprend dans un article récemment publié par l'*Eclair* : « Jusqu'en 1887, Hambourg tout en faisant partie de l'Empire allemand, était resté en dehors du Zollverein. Bismark, grand centraliste, mécontent de cette situation qu'il considérait

comme un privilège injustifié, nous a contraints à entrer dans l'Union Douanière. Cela ne nous plaisait guère ; nous craignions que les tracasseries de la douane allemande n'entravassent le développement économique de notre port. Bon gré, mal gré, il nous a fallu céder, mais du moins, nous obtînmes qu'une partie de notre port restât en dehors des frontières douanières, que toute industrie fût libre de s'y installer et pût recevoir de l'étranger les marchandises qui lui seraient nécessaires, en dehors de tout contrôle douanier » (1).

Telles furent les circonstances qui amenèrent la création de ce port franc : le « freihafen » de Hambourg résultait d'un compromis entre l'ancienne Ville de la Hanse et l'Empire allemand, forcé bien à regret, d'accéder aux revendications de cette dernière.

§ 2

Les « Freihafen ».

HAMBOURG

L'étude du port de Hambourg est des plus intéressantes : c'est tout d'abord le plus grand port de l'Allemagne ;

1. Nous voyons une preuve nouvelle des récriminations du commerce hambourgeois réclamant au moins un port franc, dans ce discours, où Bismark rendant compte des négociations entamées, déclare devant le Reichstag le 8 mai 1889 ; « J'ai expliqué de la façon la plus formelle (mit grosser Bestimmtheit) que le droit de Hambourg au port franc ne pourrait cesser que de son propre

c'est aussi son seul « freihafen » proprement dit son seul port franc dans toute l'acception du mot.

Situé sur la rive gauche de l'Elbe à 107 kilomètres de son embouchure, Hambourg doit en grande partie l'importance de son commerce à sa position privilégiée : « la péninsule danoise paraît avoir été postée pour barrer aux navires venant de l'Atlantique l'entrée de la Baltique. Et précisément à l'endroit le plus favorable, tout au fond du cul-de-sac formé par la rencontre de la rive danoise et de la rive allemande, s'ouvre un vaste estuaire, large (1), profond, qui invite les vaisseaux à continuer leur route vers le Sud-Est. Sur une distance de 110 kilomètres, les navires du plus fort tirant d'eau peuvent remonter ce bras de mer ; Hambourg est à l'extrémité de ce parcours, au point où la navigation maritime doit forcément s'arrêter (2) ».

Du côté de l'intérieur, la situation de la ville de Hambourg n'est pas moins excellente : le bassin de l'Elbe, très étendu, la met à peu de frais en communication directe avec la plupart des provinces de l'Allemagne et de la Bohême. En 1900, le bassin de l'Elbe comprenait en territoire allemand 3.043 kilomètres de voies navigables, et était relié par 180 kilomètres de canaux aux 2.190

consentement, et aussi longtemps que j'aurai à m'en occuper, je veillerai à ce que ce droit ne soit pas restreint à des limites trop étroites pour son application entière et loyale. (Fürst Bismarks Reden, herausgegeben vom Philipp Stein, VII Band, s. 322). Voir aussi, même sens, P. des Rousiers, *op. cit.*, p. 213-214.

1. La largeur de l'Elbe devant Hambourg est de 800 mètres.

2. *Hambourg et l'Allemagne contemporaine*, P. de Rousiers, p. 203 et 204.

kilomètres du bassin de l'Oder, aux 2.370 kilomètres du bassin de la Weser et de l'Ems, et par là au réseau allemand du Rhin, soit encore 2.700 kilomètres.

A Hambourg le climat est rigoureux, et souvent la glace empêchait la navigation sur l'Elbe, non seulement entre le port franc et la mer, mais encore en amont. En 1847, Hambourg fut bloqué pendant 62 jours ; en 1855 pendant 81 jours ; en 1871 pendant 53. Cet inconvénient n'existe plus aujourd'hui : des bateaux brise-glace (Eisbrecher) sillonnent sans cesse l'Elbe l'hiver, laissant au milieu du fleuve un passage toujours libre.

Ce fut en 1888 seulement que, sur les instances de Bismark, l'état de Hambourg consentit son incorporation à l'Union douanière allemande. En sacrifiant par cet acte la franchise intégrale dont il avait joui si longtemps, il imposait ses conditions. Une partie du port, 10 kilomètres carrés environ, demeurerait soustraite à la surveillance de la douane ; on pourrait librement y « manipuler, reconditionner, transformer, toute espèce de marchandises », les recevoir dans cette zone et les réexporter, sans entraves, ni frais.

Ce fut là l'origine et le point de départ du « freihafen ».

Dès 1888, les bassins du port de Hambourg étaient insuffisants. Le nombre des entrées de navire, de 4.144 en 1870, était monté à 6.024 en 1880 et à 6.790 en 1885. Le tonnage s'était accru dans les mêmes proportions : de 1.389.789 tonneaux en 1870, il était devenu de 2.766.806 en 1880 et de 3.704.112 en 1885 (1).

1. *Hamburgs Handel und Schiffahrt*, publié annuellement par la ville de Hambourg.

En 1888, d'immenses travaux étaient donc nécessaires. La création du port franc vint en précipiter l'exécution. Hambourg fit vite et bien (1). Autour du *Sandthorhafen* qui date de 1866, nous voyons aujourd'hui 16 nouveaux bassins, représentant une surface d'eau de 240 hectares. La superficie totale du port franc est actuellement de 1.027 hectares, sa longueur est de 4.800 mètres, et sa plus grande largeur de 2.900 mètres. Les quais, bordés de hangars, atteignent une longueur de 30.000 mètres.

Le port franc est limité du côté de l'Allemagne par de hautes grilles de 3 mètres, et du côté de l'Elbe par des barrières flottantes. La douane surveille les passages laissés libres sur la terre et sur le fleuve. Son rôle est ainsi fort restreint : elle surveille les issues, fait de fréquentes rondes autour de l'enceinte, et comme nous le verrons plus tard, vérifie les importations dans des magasins spéciaux, appropriés à cet usage et placés près de la grille du port.

La *Quai Verwaltung* ou « administration des quais », nommée par le gouvernement de l'Etat libre, s'occupe des différents détails du service intérieur. Le règlement concernant cette administration, son rôle et son fonctionnement, décidé et promulgué par le Sénat de Hambourg le 22 décembre 1893 est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1894.

La *Hamburger-Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft* (2) ou

1. Hambourg, pour agrandir son port, a exproprié tout un quartier d'environ 20.000 habitants. Les dépenses d'agrandissement et d'installation sont évaluées à 300 millions de marks.

2. *Gesellschaftsvertrag der Hamburger-Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft*.

« Société des entrepôts du port franc de Hambourg » est établie à Hambourg (art. 1), et a pour objet « l'installation et la mise en valeur de hangars, d'entrepôts, de comptoirs, et autres constructions appropriées au commerce et à l'industrie sur les terrains du port franc ». Ces constructions s'élèvent sur les terrains concédés ou affermés à elle par l'Etat de Hambourg (art. 3). Le « capital de fondation de la Société est fixé à 9 millions de marks, divisé en 9.000 actions de 1.000 marks chacune (art. 5). » L'assemblée générale a le droit, par un simple vote, d'augmenter ce capital, avec l'autorisation du Sénat hambourgeois.

Chaque année, « on prélèvera sur le bénéfice net accusé par le bilan, une contribution de 5 0/0 à verser au fonds de réserve, tant que celui-ci ne s'élèvera pas à 10 0/0 du capital de fondation, et l'on attribuera un dividende de 3 1/2 0/0 aux actionnaires.

De la somme qui restera après ce double prélèvement on déduira, en faveur du Sénat de Hambourg, en échange de la jouissance des terrains sur lesquels la Société est établie, une part équivalente aux 5/3 du montant versé aux actionnaires, comme dividende, dans la proportion indiquée par le précédent alinéa.

Une part se montant à 10 0/0 du nouveau reste sera ensuite attribuée au Trésor, pour la création d'un fonds d'achat en vue de l'acquisition des actions de la Société. Les autres 90 0/0 seront répartis de telle sorte que les actionnaires perçoivent tout d'abord un dividende supplémentaire, jusqu'à concurrence de 1 1/2 0/0 par an des sommes versées, et l'Etat une part pouvant s'élever aux

5/3 de ce dividende supplémentaire ainsi distribué aux actionnaires. Le reste sera réparti, dans la proportion de trois à cinq, entre les actionnaires et l'Etat (art. 32) ».

« Après le 31 décembre 1899, l'Etat de Hambourg sera à tout moment en droit d'acquérir les actions se trouvant encore aux mains des particuliers, au prix de vingt-cinq fois le revenu moyen des cinq derniers exercices, sans toutefois que cette somme puisse être inférieure à 110 0/0, ni supérieure à 150 0/0, avec un supplément de 4 0/0 par titre pour l'année sociale qui pourra être en cours (art. 35) ». Ainsi, tout en prenant une part dans les bénéfices, la ville de Hambourg se réserve le droit de rachat. De plus, elle exerce un certain droit de contrôle : Comme toute Société, la Société des entrepôts du port franc a une assemblée générale, et un conseil d'administration, or, « toutes les délibérations du Conseil d'administration comportent 3 fonctionnaires élus par le Sénat de la ville de Hambourg, chargés de représenter les intérêts publics..... Si les représentants des autorités de la ville de Hambourg font usage de leur droit de veto, les dispositions visées par ce veto devront être provisoirement suspendues, et l'on devra attendre la décision du Sénat qui aura un caractère conciliateur et définitif.... De même, toute proposition des dits représentants, qui aura été l'objet d'un vote contraire, pourra être présentée au Sénat en vue d'une décision définitive (art. 19) ».

Connaissant l'« administration des quais » et la « Société des entrepôts du port franc », nous allons suivre un vaisseau venant du large et arrivant à Hambourg ;

nous étudierons ainsi les diverses formalités auxquelles il devra se plier.

Le capitaine pourrait entrer dans le port soumis au régime douanier ; il a préféré le port franc.

Depuis son entrée dans l'estuaire de l'Elbe, il va traverser un pays faisant partie de l'Union douanière ; sur ce long parcours les déchargements frauduleux sont à craindre. L'Administration, cherchant à les éviter, a soumis le capitaine à l'obligation de prendre à Cuxhaven un pilote assermenté et commissionné par la Douane. Il pourrait encore, s'il le préférait, recourir au plombage ou à l'acquit à caution, mais le plus souvent le pilote est accepté, les autres formalités ayant l'inconvénient d'amener toujours une certaine perte de temps.

Le navire a dépassé la barrière flottante qui marque l'entrée du port franc. Sa cargaison échappe dès lors à la surveillance de la douane, le « freihafen » étant considéré comme territoire étranger.

Avant d'accoster (1), le capitaine fait « une déclaration devant l'administration des quais », et reçoit notification de l'emplacement où il devra être amarré » (2) (art. 2). Dans le plus bref délai possible après l'arrivée

1. Les navires peuvent aussi s'amarrer dans le port à des assemblages de pieux qu'on appelle « ducs d'Albe » pour décharger, sur gabares, les marchandises destinées au chemin de fer ou à l'intérieur de la ville, et, sur chalands, celles qui doivent emprunter la voie fluviale. Les droits de quais sont alors moins élevés. Voir à ce sujet L. Estrine, *op. cit.*, p. 4.

2. Règlement d'exploitation des quais du port de Hambourg du 22 décembre 1893.

du navire à quai, et dans tous les cas, avant que soit consommé son déchargement, le capitaine remettra à l'administration (des quais) le bordereau détaillé des marchandises constituant sa cargaison (art. 6). Cette déclaration, que contrôlera plus tard l'administration des quais en comparant les connaissements au manifeste, sert à établir la statistique du port. L'Etat de Hambourg perçoit de ce chef quelques droits.

Dès que le navire est amarré et que les déclarations sont faites, le déchargement de la cargaison commence. Généralement il est vite achevé, car dans ce port, tout concourt à le rendre facile. A Hambourg, en effet, même sans bassins clos, la marée se fait peu sentir. Les plus grosses différences de niveau étant de 1 m. 90, la hauteur des bords du navire par rapport à la rive est relativement constante, et ainsi les ouvriers peuvent travailler commodément en tout temps. Un outillage muni des derniers perfectionnements rend encore de grands services pour la manutention des objets lourds. Les « Schauerleute », ou ouvriers du port, ont pénétré dans la cale du navire ; ils placent les marchandises en haut des glissières qui les précipitent sur le quai, ou les attachent à la chaîne de puissantes grues (1), mues par la vapeur ou l'électricité, que l'on aperçoit en grand nombre tout autour des bassins, les unes fixes, les autres mobiles.

La cargaison est donc sur le quai. Le rôle des

1. « Une grue à vapeur pouvant soulever 1.500 kilos, coûte à Hambourg 14 marks, soit 17 fr. 50 par jour, alors qu'à Marseille, nous avons à payer pour une grue de la même puissance 30 francs par jour ». L. Estrine, *op. cit.*, p. 5.

« Schauerlente » cesse. Ce seront les « Arbeiter » (1) qui rouleront les marchandises sous les hangars ou les chargeront sur les wagons.

Les hangars construits par la ville de Hambourg sont admirablement compris. De construction plutôt légère, leur toiture débordante permet aux ouvriers de travailler toujours à couvert. 143 kilomètres de voies ferrées, se raccordant avec les principales lignes menant à Hambourg, bordent les hangars et sillonnent les quais. La manutention des colis demande ainsi une main-d'œuvre très réduite.

Dès que les marchandises sont à terre, l'administration des quais en prend livraison. Elles ne peuvent séjourner dans ses hangars « plus de deux fois 24 heures après le déchargement », et même parfois 24 heures seulement, après avis de sa part (art. 17). Conformément aux usages maritimes, le capitaine demeure responsable de tous les dommages, jusqu'à la prise en livraison par le destinataire, à moins qu'il ne soit prouvé que ceux-ci sont survenus pendant le séjour des marchandises sur les quais (art. 7). La livraison des marchandises arrivées par voie de mer se fait contre présentation des connaissements. Le destinataire, à son tour, doit attester la livraison sur le connaissement (art. 8).

1. Les Schauerlente gagnent généralement 4 marks 50 par journée de durée normale (10 heures), ce qui donne par heure 45 pfennigs ou environ 0 fr. 56 l'heure. Ils sont très nombreux à Hambourg et les capitaines n'en manquent jamais. Pour plus de détails sur les Schauerlente et les Arbeiter, voir P. de Rousiers, *op. cit.*, pp. 253 à 307.

En possession de ses marchandises, il pourra ou les déposer dans les entrepôts de la Société du port franc, ou les introduire sur le territoire douanier ; nous allons envisager ces deux hypothèses.

La Société des entrepôts du port franc, nous l'avons déjà vu, a obtenu la concession de terrains fort étendus sur lesquels elle a élevé d'immenses constructions admirablement aménagées. Les dangers d'incendie sont réduits à leur plus simple expression, et en même temps le commerçant y trouve les plus grandes facilités.

Un certain nombre de ces bâtiments sont appropriés aux genres de produits qu'ils doivent recevoir ; c'est ainsi qu'un « hangar de 300 mètres est réservé aux fruits, et particulièrement aux arrivages d'oranges ; on y entretient une température régulière, et on y emmagasine annuellement jusqu'à 800.000 caisses de 40 kilogrammes chacune (1) ».

De nombreux élévateurs hydrauliques prennent ou déposent directement les marchandises, d'un côté sur les bateaux, et de l'autre sur les voitures ou wagons.

Chaque locataire est maître chez lui. Il doit uniquement tenir un compte de ses entrées et sorties pour le calcul du droit d'emploi des élévateurs ou ascenseurs. Son compte dans la pratique n'est pas vérifié ; d'ailleurs, la douane n'a pas le droit d'en prendre connaissance.

Le commerçant hambourgeois ne va que rarement à son magasin ; des agents, dits « quartiers tente », l'y représentent, tiennent ses écritures, gardent ses clefs, font

1. M. Muzet, *op. cit.*, p. 14.

ses livraisons et ses expéditions. Le négociant hambourgeois est à la Bourse ; il y a sa place marquée, et dans l'*Annuaire du Commerce*, elle est mentionnée à côté de son numéro de téléphone, à côté de l'adresse de son bureau et de celle de son banquier.

Un journal spécial lui fait connaître les manifestes des bâtiments qui viennent d'arriver, avec l'indication des destinataires des marchandises.

La rapidité des transactions, un outillage muni des derniers perfectionnements, une absence totale d'ennuis et de retards venant de la douane, telles sont, en résumé, les facilités que trouve à Hambourg le commerce, pour les échanges, les transbordements, les débarquements et les embarquements de marchandises.

Au milieu de cette cité commerciale si vivante, s'agite aussi une ville industrielle. M. le Consul général de France à Brême, dans une lettre du 22 décembre 1902, nous la présentait ainsi :

... « Lors des négociations longues et laborieuses, relatives à l'incorporation des deux villes hanséatiques à l'Union Douanière, Hambourg obtint (à l'insu de Brême, bien qu'il eût été convenu qu'on marcherait d'accord dans les revendications communes) le droit de conserver dans le territoire de son port franc les industries qui y existaient, ainsi que celui d'en créer de nouvelles. C'est ce droit, unique en Allemagne, qui a permis la création sur un terrain non contrôlé par l'administration d'un certain nombre d'industries, dont les produits ont parfois donné lieu à des critiques sévères, notamment en ce qui concerne la fabrication des boissons, laquelle

n'exige d'ailleurs qu'un personnel ouvrier restreint. Je ferai cependant remarquer à ce propos que dans la vaste étendue du « *freihafen* » de Hambourg (10 kilomètres carrés), le nombre des ouvriers industriels, n'était il y a quelques années, que de 7.000 — dont 6.000 à peu près étaient occupés aux constructions navales. Les 1.000 restants travaillaient à diverses industries, entre autres à celles auxquelles il vient d'être fait allusion. Je dois ajouter, que loin de chercher à développer l'industrie dans l'enceinte du port franc de Hambourg, l'Administration Impériale — ne serait-ce que pour ne pas provoquer les réclamations justifiées d'industriels résidant en territoire douanier — met plutôt des entraves au fonctionnement d'établissements existants (interdiction d'habiter la nuit dans toute l'étendue du port franc, par conséquent, obligation pour les ouvriers de se loger en dehors de son enceinte, ordre de n'y consommer que des denrées alimentaires provenant du territoire douanier, etc.). Le port franc de Hambourg est donc avant tout et surtout un port de commerce, et l'industrie y joue un rôle d'autant plus secondaire que les chantiers de constructions navales n'y sont installés que pour leur commodité, et non pas pour échapper à des droits de douanes qui n'existent pas sur les matériaux nécessaires à cette industrie ».

Si l'on en juge par un récent (1) rapport du Consul général de Hambourg, l'industrie se serait depuis peu

1. Rapport de M. le Consul Général de Hambourg (30 septembre 1902).

développée dans le port franc. Le nombre des ouvriers est monté de 7.000 à 10.014, se répartissant ainsi :

Nombre	Désignation des établissements industriels	Nombre des ouvriers occupés
13	Chantiers de constructions navales, docks et fabriques de machines.	7,340
8	Forges	91
4	Chaudronneries	229
5	Fabriques de couleurs.	37
4	Fonderies de fer.	150
12	Fabriques d'huiles graissantes, de savon et de vaseline	286
15	Usines à rectifier l'alcool, fabrique de spiri- tueux et liqueurs	445
6	Fabriques de produits chimiques et usines de guano.	486
3	Fabriques pour travailler les minerais	286
1	Fabrique de margarine.	34
2	Fabriques de caisses d'emballage.	88
2	Tonnelleries.	263
1	Fabrique de tourteaux	146
1	Fabrique de biscuits (cakes)	65
2	Usines pour cuire le sucre candi et fabriques de sucre de fruits	11
1	Moulin à riz.	84
1	Usine pour torréfier le café.	16
1	Fabrique d'appareils centrifuges	12
1	Usine d'anthracite.	45

Le port franc est devenu industriel et cela se comprend aisément. Le « freihafen » est regardé comme

territoire étranger ; or, sur un territoire étranger, les agents de l'Etat voisin ne peuvent ni pénétrer, ni surveiller en quoi que ce soit ; dans le port franc la liberté est donc absolue.

L'Etat lui-même a craint que cette liberté si complète ne devînt pour lui une cause de dommage, et ne pouvant faire surveiller ce territoire par ses agents, il a demandé aux industriels qui voulaient s'y fixer des garanties morales.

L'Administration hambourgeoise, avant d'y autoriser l'établissement d'une industrie, se livre au préalable à une minutieuse enquête « sur les conditions dans lesquelles l'entreprise se présente et aussi sur la moralité des chefs d'entreprise ».

Le commerçant ou industriel, admis dans le port franc, doit « prendre l'engagement qu'il ne fera chez lui, ni fraude, ni commerce de détail (1) ». Il lui est interdit de sous-louer à ceux qui auraient contrevenu aux règlements. Responsable de son personnel, il doit renvoyer ceux de ses employés qui auraient commis des contraventions. La consommation de tabacs non dédouanés est formellement interdite.

1. La vente de détail interdite s'entend pour des quantités inférieures à 50 kilogrammes de marchandises ou 36 litres de spiritueux. Exception est faite pour la fourniture de denrées à quelques cantines ouvrières situées à l'intérieur du port franc et soumises au contrôle de l'administration. Les capitaines, pour le ravitaillement de leurs navires, peuvent aussi faire des achats d'une importance moindre que 50 kilos ou 36 litres. Les fournisseurs désignés pour ces opérations sont alors soumis à une visite périodique des délégués du Sénat de Hambourg.

Les peines édictées en vue des infractions à ces règlements sont très sévères ; elles sont même si fortes qu'elles ne sont guère appliquées (1).

En dehors de ces quelques prohibitions, toutes les opérations sont permises dans le port franc. Au dire (2) de M. le Consul Général, on y peut « manipuler, reconditionner, transformer, toute espèce de marchandises, sans contrôle, sans assistance quelconque de la douane. C'est ainsi que recevant en port franc une caisse de fleurs de Saxe et une de Venise, on peut les ouvrir, mélanger les articles, et en former une nouvelle caisse ».

Comme il y a quelques années, l'industrie de la Construction des navires est encore la plus importante du port franc. Elle occupe 7.000 ouvriers se répartissant entre 13 chantiers. De ce nombre sont ceux de Blohm et Voss qui comptent parmi les plus réputés de l'Allemagne ; leurs prix ne sont plus supérieurs à ceux des chantiers anglais ; la livraison est aussi rapide et la bonne exécution du travail aussi complète, même pour la construction des steamers à marche rapide (3).

Après les chantiers de constructions navales, les usines à rectifier l'alcool, les fabriques de spiritueux et

1. « Ces pénalités très élevées n'ont que rarement l'occasion d'être employées. On en cite un cas. » Delaunay, *op. cit.*, p. 40.

2. Documents publiés par la Chambre de commerce de Lille. *Les ports francs*. Rapport présenté au nom de la Commission des douanes par un de ses membres. Lille, 1901.

3. Voir pour plus de détails : le rapport de M. Bernard, président de la Compagnie Nantaise de Navigation, devant la Commission extra-parlementaire. *Notre marine marchande*, par Ch. Roux, p. 98 à 103.

de liqueurs viennent dans le port franc en seconde ligne comme importance, avec 15 établissements et 445 ouvriers. L'activité de ces établissements est considérable.

En 1899 (1), les quantités s'établissaient ainsi pour les vins :

	Importations		Exportations	
	Hectolitres	Valeur en milliers de marks	Hectolitres	Valeur en milliers de marks
Par mer	285,795	20,769	111,076	8,065
Par Elbe et par chemins de fer.	33,901	3,119	176,161	13,721
Totaux	319,696	23,888	287,237	21,786
<i>Pour les cognacs.</i>				
Par mer.	12,302	2,741	44,539	1,203
Par Elbe et par chemins de fer.	1,082	241	10,651	2,375
Totaux	13,384	2,985	25,190	3,578
<i>Pour les rhums.</i>				
Par mer	14,026	1,690	63,253	2,055
Par Elbe et par chemins de fer.	486	58	7,848	941
Totaux	14,512	1,748	71,101	2,996

Les cafés ont aussi une place importante dans le commerce du port franc. En 1900, il est entré à Hambourg

1. Chiffres cités par M. Aftalion à la Société d'Economie Politique Nationale d'après la statistique officielle de Hambourg.

« 1.879.844 sacs de café de 100 kilos, d'une valeur totale de 172 millions de marks ; il en est sorti, par mer seulement, 658.795 sacs, et le chemin de fer en expédie directement à l'étranger une grande quantité : dix wagons de 10 tonnes en moyenne par semaine pour l'Autriche..., puis des envois moins importants vers la Suisse, l'Est de la France, etc. (1)

A côté de ces usines, nous voyons encore des fabriques d'huiles, de savons et vaseline, toutes florissantes.

La douane, nous l'avons dit, ne surveille rien dans le port franc, mais il peut arriver que l'intérêt même de l'industriel nécessite son intervention. Tel est le cas, par exemple, de celui qui travaille des produits allemands jouissant d'une prime à l'exportation, et fabrique certaines liqueurs avec des alcools indigènes. « L'administration surveille les quantités d'alcools employés et contrôle le nombre des bouteilles exportées afin de pouvoir établir, de concert avec le fabricant, le contrôle de sa prime. Le contrôle fonctionne aux frais du fabricant.

D'autre part, si une manipulation quelconque réclame l'emploi d'un produit allemand, l'intéressé évite le paiement du droit d'entrée à son retour en Allemagne, en demandant à ses frais un contrôle, dans le but de faire constater la quantité de produit allemand provisoirement sortie du territoire douanier et contenue dans l'article fabriqué qu'il fait rentrer sur ce territoire. La douane ne lui est alors comptée que pour le surplus (2) ».

1. P. de Rousiers, *op. cit.*, p. 197-8.

2. Chambre de Commerce de Lille, *op. cit.*

Ne pouvant être consommées dans le port franc, les marchandises seront fatalement ou importées ou exportées. Or, l'Allemagne a, comme nous, deux tarifs douaniers : le tarif général et le tarif conventionnel ou minimum. Ce dernier est appliqué à presque toutes les provenances, car le Portugal et certaines colonies anglaises sont seules à ne pas avoir de traité de commerce avec l'Allemagne.

Les marchandises déposées dans le port franc sont régies, à leur entrée en Allemagne, par le tarif du pays de leur provenance, la douane se contentant de la production du connaissement ou document similaire pour établir l'origine. En cas de contestation, elle en appelle au Conseil de la Douane composé de 12 négociants pris dans les diverses branches du commerce (1).

Pour les produits fabriqués en port franc, il est à remarquer que la législation très libérale « les admet uniformément au tarif conventionnel (2) », ne voulant pas mettre les industriels du port franc dans un état d'infériorité par rapport à leurs concurrents étrangers qui ont la main-d'œuvre à meilleur marché.

L'industriel et le commerçant du port franc ont aussi de grandes facilités pour prélever des échantillons sur leurs marchandises. Ils acquittent à la sortie les droits ordinaires qui leur sont remboursés, ou prennent un acquit à caution dont ils sont déchargés au moment de la réintégration des marchandises au port franc.

A l'heure actuelle, il n'y a pour ainsi dire plus de dis-

1. L. Estrine, *op. cit.*, pp. 10 et 11.

2. M. Muzet, *op. cit.*, p. 20.

tances ; un navire venant du Pacifique, des mers de Chine ou des Indes, débarque aux mêmes frets à Trieste, à Gênes, à Marseille, au Havre, à Liverpool, ou à Hambourg. Entre plusieurs ports le capitaine hésitera, mais il finira toujours par se diriger vers celui où il a le plus de chances de réunir promptement un fret de sortie, vers celui où les installations sont les plus perfectionnées et coûtent le moins cher. Hambourg réunit toutes ces conditions ; ce sont là, les vraies raisons de son succès, ce sont aussi, les motifs pour lesquels de nombreuses Compagnies de navigation s'y sont fixées.

La plus importante est la *Hamburg Amerikanische Packetfahrt Gesellschaft* plus connue en France sous le nom de *Hamburg-Amerika-Linie*. Elle occupe actuellement 1.500 ouvriers. Fondée en 1847, son capital est de 30 millions de marks en 1896, de 45 millions en 1897, de 50 millions en 1898, de 65 millions en 1899. Dernièrement, elle vient d'émettre 13 millions de marks d'obligations, et, de 1898 à 1901, elle a continuellement donné des dividendes de 8 à 10 pour cent. Sa prospérité est telle, que tout en distribuant à ses actionnaires de gros dividendes, elle maintient sa flotte à la hauteur des derniers perfectionnements. « De tous les bateaux qu'elle possédait en 1886, il n'en restait plus en 1900 que trois en service ; en 1899 et 1890, elle a vendu pour 11 millions les paquebots à deux hélices *Columbia* et *Normania*, construits en 1889 et 1890, pour les remplacer par deux autres de 209 mètres de longueur et développant 36.000 chevaux (1) ».

1. Pour plus de détails voir P. de Rousiers, *op cit.*, pp. 214 à 229.

La Compagnie *Hamburg-Süd-Amerikanische Gesellschaft* vient ensuite avec 28 paquebots et 100.000 tonneaux ; puis, la Compagnie *Cosmos*, avec 25 paquebots et 90.000 tonneaux, la *Deutsche Australische Gesellschaft* avec 11 navires et 44.000 tonneaux, la *Wærmann Linie* avec 22 navires et 43.000 tonneaux, la *Deutsche levante Linie* avec 22 navires et 43.000 tonneaux, la *Ost Africa Linie*, la *A. Kirbsen*, la *C. Andersen* et enfin quelques autres Compagnies de moindre importance.

Toutes sont très prospères et distribuent à leurs actionnaires des dividendes variant entre 6 et 12 pour cent.

L'ensemble des bateaux à vapeur immatriculés à Hambourg comportait, au 1^{er} janvier 1901, un total de 486 navires jaugeant 748.435 tonnes.

L'ensemble des bateaux à voile comportait à la même époque un total de 307 navires jaugeant 240.419 tonnes.

Avec un armement aussi puissant, les départs pour les principaux ports du monde sont devenus réguliers, et la concurrence ayant fait baisser le taux du fret, l'exportation a pu faire à Hambourg de grands et faciles progrès ; la statistique (1) nous le prouve : elle nous montre l'activité prodigieuse, le développement considérable et continu du port de Hambourg ; elle nous montre aussi l'importance du mouvement des marchandises arrivées par mer et reparties par mer. Ce mouvement représente environ la moitié du mouvement total du port. Les Alle-

1. Voir p. 70. *Mouvement du port de Hambourg.*

Mouvement du port de Hambourg (1).

Années	Entrées		Sorties		Entrées et sorties réunies		Valeur du commerce (2)		
	Nombre des navires	Tonnage des navires	Nombre des navires	Tonnage des navires	Nombre des navires	Tonnage des navires	Expor- tations	Impor- tations	Total
		tonneaux	moyenne	moyen. tonn.					
1870. . . .	4.144	4.389.789	(1871-76) 5.428	» 2.010.249	»	»	»	514	»
1880. . . .	6.024	2.766.806	(76-80) 5.399	» 2.405.470	»	»	»	894	»
1890. . . .	8.476	5.202.825	(81-85) 6.437	» 3.330.575	»	»	»	1.377	»
1895. . . .	9.443	6.254.493	(86-90) 7.605	» 4.420.722	»	»	»	1.661	2.999
1896. . . .	10.477	6.445.167	(91-95) 8.942	» 5.973.729	18.889	42.534.200	1.338	1.713	3.432
1897. . . .	11.473	6.708.070	9.446	6.279.707	20.848	12.745.625	1.439	1.790	3.225
1898. . . .	12.523	7.354.418	11.293	6.851.987	22.466	13.560.057	1.435	2.014	3.507
1899. . . .	13.312	7.765.950	12.532	7.393.333	25.055	14.747.451	1.493	1.984	3.590
1900. . . .	13.102	8.037.544	13.336	7.779.707	26.648	15.545.657	1.606	2.280	4.091
1901. . . .	12.347	8.383.365	13.109	8.050.159	26.211	16.087.673	1.814	2.161	3.980
			12.823	8.351.817	25.170	16.735.182	1.819		

1. *Hamburgs und Schiffahrt*, publié annuellement par la ville de Hambourg.

2. Valeurs exprimées en millions de marks.

mands le savent bien, et un haut fonctionnaire hambourgeois, le Wasserbau-Direktor, M. Bucheister, écrivait il y a 30 ans, dans un ouvrage sur le port de Hambourg : « Un facteur très important du mouvement du port, c'est le chargement sur bateaux de mer, de marchandises arrivées par bateaux de mer ».

Il est évident que ce trafic, tout à fait extérieur à l'Allemagne, serait très diminué si l'accès du port n'était pas absolument libre. C'est en grande partie à cette franchise qu'Hambourg doit son importance comme lieu de distribution, et il est clair que beaucoup de marchandises sont dirigées vers son « freihafen », en quantités et en poids quelconques, parce que arrivées là, elles trouvent facilement leur place dans des cargaisons qu'elles complètent.

§ 3

Les « Zollausschlussgebiete ».

BRÊME

La ville de Brême est située sur les rives du Weser, à 60 kilomètres de l'embouchure de ce fleuve. Bien que son commerce soit surtout maritime, le mouvement fluvial atteignait en 1900, importations et exportations réunies, le chiffre déjà élevé de 58 millions de marks, soit 72.500.000 francs (1).

Son port se compose de trois bassins principaux :

1. Chiffres empruntés à M. Muzet, *op. cit.*

« Le vieux port, » ou port douanier, est le moins grand et le moins bien aménagé. Ses écluses ont une largeur de 11 mètres seulement, et la profondeur du radier pendant la moyenne des hautes eaux n'est que de 5 m. 86.

« Le nouveau port », hors douane, possède des écluses larges de 22 mètres ; la profondeur du radier est de 7 m. 61. Etabli au moment où la franchise fut accordée à Brême, l'armateur y trouve toutes les commodités et tous les perfectionnements.

Enfin, tout récemment, vient d'être ouvert « le port de l'empereur », également hors douane. Les écluses ont une largeur de 28 mètres et la profondeur du radier y est de 10 m. 55.

« Lors de l'incorporation de Brême au Zollverien, en 1888, son bassin « hors douane » (nouveau port) avait reçu l'appellation de *Freibezirk*. Craignant, malgré les stipulations faites à cette époque, qu'un jour ou l'autre, l'administration impériale n'eût la pensée d'appliquer à Brême, l'interprétation stricte que comporte ce terme (zone franche avec défense de fabrication et avec obligation de tenir certains registres sur le mouvement des marchandises), les autorités brémoises, à l'occasion de la création d'un deuxième bassin actuellement en construction (le port de l'empereur), ont obtenu du Conseil Fédéral à la date du 17 avril 1902, que le terme officiel de *Freibezirk* serait supprimé et remplacé par celui de « *Zollausschlussgebiet* » assurant l'entière liberté du mouvement des marchandises. Tout en consacrant cette liberté, l'ordonnance du Conseil Fédéral déclare expressément à cette occasion toutefois :

1° Qu'il ne pourra exister dans le « Zollausschlussgebiet » de Brême, aucun débit vendant au détail ;

2° Qu'il ne pourra y exister que des habitations d'employés de l'Etat ou de personnes dont la présence dans l'« exclusion douanière » est nécessitée par les exigences du service ;

3° Qu'il ne sera toléré dans son enceinte aucune entreprise industrielle privée, sauf en ce qui concerne l'équipement et la réparation des navires.

Pour le reste, le « Zollausschlussgebiet » est considéré comme « Ausland », pays étranger » (1).

Telle est la situation actuelle de Brême au point de vue de la douane.

Des grilles entourent ce « Zollausschlussgebiete » qu'en France nous appelons improprement le « port franc de Brême ».

Comme à Hambourg, une société est concessionnaire : c'est la *Bremer-Lagerhaus-Gesellschaft* soumise à un règlement de 1888, modifié le 1^{er} juillet 1894. Il n'y a pas d'« administration des quais ». La Société fermière désigne elle-même aux navires leurs emplacements. Le capitaine lui remet son manifeste, et aussitôt la Société veille à ce que le déchargement, comme aussi plus tard le chargement, soient effectués dans les plus brefs délais.

« Le chargement et le déchargement des marchandises sont opérés en règle générale, au moyen de grues et appareils élévatoires.... Dans la mesure du possible,

1. Renseignements dus à l'obligeance de M. le Consul de France à Brême ; lettre du 22 décembre 1902.

la Société place un appareil élévatoire et le personnel nécessaire à la manœuvre devant chaque écoutille du navire. Le capitaine doit faire diligence, de façon à ce que les opérations, effectuées à même le quai, ne subissent aucun temps d'arrêt » (1). La grande préoccupation est d'aller vite ; les marchandises sont à quai : elles vont être déposées, soit dans les magasins de la Société, soit sur les emplacements loués par elle aux commerçants pour l'entreposage. De nombreuses voies ferrées, parallèles aux quais, faciliteront encore la manutention des marchandises ; elle se fera ainsi rapidement et sans grands frais.

A part les chantiers de réparations de navires, il n'y a pas à Brème d'établissements industriels. On ne peut fabriquer dans un « Zollausschlussgebiet », mais on peut y manipuler en toute liberté. Le mélange des vins s'y fait, paraît-il, sur une assez grande échelle, et chaque année, nous dit M. Muzet, « 25.000 hectolitres de vins français mélangés avec 75.000 hectolitres de vins portugais y produisent 100.000 hectolitres de vins français, généralement appelés Bordeaux ».

Dans un magasin, on nettoie, on trie et on colore le café ; les paquets y sont divisés et mélangés ; mais, le grand avantage de cette exclusion douanière est surtout de permettre aux navires d'entrer et de sortir du port sans formalités. Les manipulations n'y ont en effet que

1. Règlement d'exploitation de la Société des entrepôts du port de Brème, entré en vigueur le 15 août 1894 à la place du règlement de 1888, art. 22.

bien peu d'importance ; la raison en est dans le petit nombre des magasins particuliers qui se décomposent ainsi :

Vins.	5 magasins	Drogueries	1
Tabacs et cigares. .	9 —	Produits coloniaux	1
Spiritueux	1 —	Commerce général.	1
Café.	1 —		

Comme à Hambourg, le rôle de la douane est ici fort restreint : elle se borne à surveiller extérieurement les issues de l'exclusion douanière et n'y pénètre que quand le commerçant la réclame, dans son intérêt : s'il veut, par exemple, mélanger des produits importés avec des produits nationaux, une expertise le dispensera du paiement d'une partie des droits.

Pour les marchandises qui sont venues de l'étranger et que le commerçant veut importer, voici la règle suivie : « Les marchandises soumises au tarif maximum sont classées dans un magasin spécial et figurent au compte du négociant qui en est responsable. Elles ne peuvent être mélangées. En tous cas, si des marchandises soumises à des taxes différentes sont mélangées, le tarif maximum est applicable à la totalité du mélange. Ainsi le fisc ne perd jamais ses droits » (1). Bremerhaven, voisin de Brême, a un tonnage à l'entrée supérieur à celui de cette dernière. En 1900, 2.108 navires jaugeant 895.809 tonnes de registre sont entrés à Brême, pendant que Bremerhaven en recevait 1.407 jaugeant 1.271.896 tonnes.

1. Rapport de M. Chaumet, *op. cit.*, p. 29.

Les plus gros navires entrent donc à Bremerhaven : la raison en est dans sa situation à l'embouchure du Weser que souvent les bateaux de fort tonnage ne peuvent remonter jusqu'à Brême.

L'outillage du port de Bremerhaven est des plus perfectionnés. Les grands travaux y sont terminés depuis 1898. De cette époque date le « Kaiserdock », la plus grande cale sèche que possède l'Allemagne. Sa longueur est de 225 mètres, sa largeur de 25 mètres et sa capacité de charge de 20 000 tonnes de registre. Il peut être vidé en 2 heures et possède pour le déplacement des objets lourds, canons, machines, etc., deux grues de 50 et 150 tonnes de portée (1).

A Bremerhaven, nous voyons encore le très curieux dock expérimental, propriété de la Compagnie *Norddeutscher Lloyd* que nous décrit M. Lockroy dans ses *Lettres sur la Marine Marchande* (2).

Seul l'usage montrait autrefois au constructeur les défauts du navire qu'il venait de livrer. Ces renseignements pouvaient lui servir à l'avenir, mais des millions avaient été engloutis dans l'essai infructueux. Le dock expérimental offre précisément aux constructeurs cet avantage, de ne rien entreprendre dont ils ne puissent prévoir les inconvénients.

L'ingénieur a terminé ses plans. Le navire sera aussitôt exécuté en paraffine, d'une façon très exacte, quoique fort réduite. On livrera aux essais le minuscule navire,

1. Rapport de M. Muzet, *op. cit.*, p. 35.

2. *Lettres sur la Marine Marchande*, p. 176 à 187.

les incidents seront fixés à l'aide d'appareils enregistreurs que complètent des photographies instantanées. L'ingénieur, dans l'étude de ces documents, pourra découvrir le côté faible de ses plans ; il arrivera par ce moyen à en établir de définitifs, meilleurs que les premiers, sans grosses dépenses, et avec de grandes chances de succès.

A côté de Brême-Ville, nous trouvons donc Bremerhaven, puis Geestemünde et Cuxhaven, également Zollausschlussgebiete ; Vegesack, Brake et Nordenham, aussi sur les rives du Weser, sont soumis au régime douanier : ce sont ces différents ports, étroitement unis, que l'on désigne communément sous le nom de Brême.

L'industrie de la construction de navires y est très prospère. Elle est représentée par cinq chantiers (1), la Compagnie « le Weser » à Brême ; le « Vulcain Brémois » à Vegesack ; « Tecklenborg », « Seebeck » et « Rickmöers », tous trois à Geestemünde. Les quatre chantiers Weser, Vulcain Brémois, Tecklembourg et Seebeck, ont en 1902 augmenté ensemble de 4 millions 1/2 le chiffre de leur capital-action, ce qui leur a permis de répondre aux exigences les plus récentes des marines de guerre et de commerce. Ces chantiers ont livré, dans le courant de l'année 1903, 34 navires de toutes espèces, représentant une capacité de 43.030 tonnes de registre ; de plus ils ont été chargés de nombreuses transformations et réparations. A la fin de l'année, il restait en construction 26 navires à 65.330 tonnes de jauge. Le nombre des

1. Voir le *Travail National* du 31 janvier 1904.

ouvriers occupés par ces quatre chantiers a été en moyenne de 7.400. Le Vulcain Brèmois, à lui seul, en emploie près de 3 000.

L'armement de Brème-Ville et des petits ports voisins est considérable ; au 1^{er} janvier 1901 ils possédaient (1) :

269 navires à vapeur de 612.661 tonnes de registre et 374. 318 tonnes nettes.

133 voiliers jaugeant 167.478 tonnes de registre nettes, soit ensemble une flotte de 402 navires jaugeant 544.796 tonnes de registre nettes.

C'est Brème que la puissante Compagnie *Norddeutscher Lloyd* a pris comme port d'attache. Son capital est de 100 millions de francs. Elle possède 63 vapeurs jaugeant 366.282 tonnes de registre pour le service international, et 40 vapeurs jaugeant 58.193 tonnes pour le service côtier en Indo-Chine. Elle a le monopole des lignes postales entre l'Allemagne, la Chine et l'Australie ; l'Etat lui accorde en outre une subvention annuelle de 500 millions 500.000 francs.

Les Compagnies *Hansa*, *Neptun*, *Argo*, *Triton*, sont aussi florissantes et donnent à leurs actionnaires des dividendes variant entre 5 et 8 1/2 pour cent.

Le commerce de Brème nous semble aussi prospère si l'on en juge par le mouvement du port (2) : de ses chiffres, il nous semble résulter que l'extension du port de Brème est arrivée à son plus haut point. Depuis 1879 son commerce ne s'est pas sensiblement accru ; la force d'at-

1. Rapport de M. Muzet, page 33, *op. cit.*

2. Voir *Mouvement du port de Brème*, p. 79.

Mouvement du port de Brême.

Années	Entrées		Sorties		Total		Valeur du commerce (1)		
	Nombre des navires	Tonnage des navires	Nombre des navires	Tonnage des navires	Nombre des navires	Tonnage des navires	Expor- tations	Impor- tations	Total
		tonnes							
1870. . . .	2,382	660,000	»	»	»	»	386	387	773
1880. . . .	2,937	1,469,000	»	»	»	»	651	704	1,352
1890. . . .	2,950	1,733,000	»	»	»	»	900	950	1,850
1895. . . .	4,083	2,183,274	4,448	2,200,240	8,531	4,383,514	»	»	»
1896. . . .	4,494	2,011,663	4,781	2,008,866	9,275	4,020,529	»	»	»
1897. . . .	4,391	2,256,988	4,826	2,245,896	9,217	4,504,884	1,065	1,117	2,182
1898. . . .	4,642	2,464,800	4,988	2,502,551	9,630	4,967,351	1,409	1,464	2,273
1899. . . .	4,428	2,406,748	4,545	2,457,747	8,673	4,864,495	1,097	1,201	2,298
1900. . . .	3,843	2,494,059	4,219	2,538,044	8,062	5,032,403	1,314	1,375	2,689
1901. . . .	4,024	2,717,633	4,136	2,723,640	8,160	5,446,273	1,255	1,333	2,588

1. Valeur en millions de francs.

traction du grand port de l'Elbe serait-elle devenue plus irrésistible ?

Le port de Brême a bien conservé le monopole presque exclusif du marché (1) pour le coton, le tabac, le riz caroline ; mais, le pétrole qui y venait autrefois en abondance a pris, depuis bientôt dix ans, le chemin de Hambourg, meilleur lieu de distribution. Brême lutte contre son rival ; parviendra-t-il à maintenir le chiffre de son commerce ?

Déjà la *Norddeutscher Lloyd* a dû établir un service d'allèges pour venir prendre à Hambourg le fret qui lui fait défaut à Brême ; n'est-ce pas un symptôme de décadence ?

§ 4

Les « Freiebezirke ».

Le « Freiebezirk », nous écrit M. le Consul de France à Brême, est une « zone franche, un entrepôt franc de douane, rattaché à un port, avec défense d'y ériger des établissements industriels, et, avec obligation de s'y conformer à certains règlements administratifs sur les entrepôts ».

« La défense d'y fabriquer est absolue. Ils sont uniquement des ports francs de commerce, et, d'ailleurs, l'exiguité de leurs emplacements serait à elle seule un

1. M. de Rousiers, *op. cit.*, p. 191-196.

empêchement matériel à l'établissement d'entreprises industrielles (1).

En somme, dans ces « Freiebezirke », le commerce trouve des avantages analogues à ceux qu'il rencontre dans les entrepôts ; mais les navires les recherchent, « le contrôle administratif qui y est exercé, occasionnant des délais et des frais sensibles, bien qu'infiniment moindres que ceux qui existent dans les ports ne jouissant d'aucune franchise (2) ».

Ces Freiebezirke, prévus par la loi du 1^{er} juillet 1869, existent à « Dantzig, Stettin, Altona, Brake, et Emden ».

Lubeck a été souvent considéré en France comme un port franc (3) ; or, voici les renseignements que nous donne très aimablement M. l'Agent consulaire de France à Lubeck : « Lubeck n'a pas encore de port franc comme Hambourg, mais l'opinion ici porte à croire que nous en aurons un. Il y a déjà deux ans que notre port a une profondeur de 15/16 pieds anglais ; actuellement, sa profondeur est d'environ 24 pieds, et d'ici quelques années, on espère arriver à 28 pieds, ce qui permettrait aux plus grands vapeurs d'arriver jusqu'à Lubeck, sans difficultés (4) ».

Comme Brème et Hambourg, Lubeck pense donc que pour un port l'outillage est la principale cause du succès.

1. Lettre du 22 décembre 1902.

2. Lettre du 22 décembre 1902.

3. Notamment : *Notre marine marchande*, Ch. Roux, p. 238 ; *Les ports francs*, Chambre de commerce de Lille, p. 12 ; Louis Dutoya, *op. cit.*, p. 189.

4. Lettre du 20 décembre 1902.

A ses yeux la franchise est moins nécessaire ; elle ne vient qu'en seconde ligne, et si le terrain est bien préparé, alors seulement, elle pourra donner au commerce et à l'industrie un nouvel essor.

CHAPITRE II

Danemark.

COPENHAGUE

Le port de Copenhague, comme celui de Hambourg, est dans une situation privilégiée : « à proximité des grands fonds, en communication par le Sund avec le grand bassin de la Baltique, sur lequel il est difficile à aucun port d'entretenir les profondeurs d'eaux qu'exigent, de plus en plus, les transatlantiques en plein chargement (1) », ses progrès devaient être rapides.

Les grands travaux entrepris pour la création de son port franc, marquent le début de sa prospérité.

C'est vers 1890 que le gouvernement danois, reconnaissant l'insuffisance et la mauvaise disposition du port, résolut d'y remédier par une transformation complète. A la suite des études qui furent faites, il renonça à modifier le vieux port pour créer à côté un port moderne, vaste et bien outillé.

La loi du 31 mars 1891 ordonnait la création du nou-

1. Rapport de M. Muzet, *op. cit.*, p. 36.

veau port. Il devait avoir une superficie totale de 61 hectares : 36 sur terre, 25 sur eaux ; les quais auraient 4.000 mètres ; « en matières de douane et d'impôts de consommation, il serait considéré comme territoire étranger » (1).

Le monopole de l'exploitation fut concédé le 27 avril 1892 à une Société, la *Société Anonyme du port franc de Copenhague*. Son capital est de 4 millions de couronnes (2) ; elle a en outre émis des obligations pour 2 millions de couronnes.

Le 9 novembre 1894 le port franc était ouvert. La Société anonyme avait été aidée dans ses travaux par la « direction du port », c'est-à-dire, par l'autorité déjà existante qui possédait le vieux port de Copenhague. Cette administration, après avoir soumis ses plans au ministre de l'Intérieur, construisit les brise-lames, établit 4 nouveaux bassins, ayant une profondeur variant entre 7 m. 50 et 9 m. 40 et donnant un développement de 4 kilomètres de quais, acquit les terrains nécessaires et les organisa, construisit une jetée, creusa un canal entre le bassin sud du port franc et la rade intérieure, fit bâtir des postes de surveillance pour la douane, et poser tout autour du port franc une double grille séparée par un chemin de ronde. La caisse du port supportait ces frais

1. Loi concernant l'établissement du port franc de Copenhague et la diminution des droits de mouillage dans le port de cette ville. 31 mars 1891, art. 1.

2. Statuts de la Société par actions du port franc de Copenhague, adoptés par la réunion générale tenue le 7 juillet 1897 et sanctionnés par le ministre des travaux publics le 26 juillet 1898, art. 2.

intégralement, sauf pour la clôture (1) que payait en partie l'Etat.

La Société Anonyme, de son côté, avait construit des voies ferrées le long des quais, élevé des magasins et des hangars, établi des grues et autres machines de travail, installé la force motrice nécessaire et l'éclairage électrique (2).

Les dépenses réunies de la direction du port et de la Société atteignirent le chiffre de 30 millions de francs.

Les bénéfices sont ainsi répartis : « sur le profit net de chaque année, la moitié reviendra à l'administration du port et l'autre moitié à la Société, jusqu'à ce que cette dernière ait touché, pour l'année dont il s'agira, 4 0/0 du capital qu'elle a mis dans l'entreprise. L'excédent qui restera encore sera partagé dans la proportion de 4 à 1 entre l'administration du port et la Société, jusqu'à ce que l'administration du port ait également touché pour la même année 4 0/0 du capital qu'elle aura mis dans l'entreprise, capital dont le chiffre sera fixé par le ministre de l'Intérieur. S'il reste encore un excédent, l'administration du port et la Société en toucheront chacune la moitié » (3).

1. La chaussée de ce chemin est établie par les soins du ministre de l'Intérieur au compte de la Caisse de l'Etat, art. 5. La grille extérieure a 2 m. 82. La grille intérieure 2 m. 57. Le chemin de ronde a une largeur de 4 m. 88. Les grilles ont une longueur de 2.322 mètres.

2. Loi du 31 mars 1891, art. 5.

3. *Id.*, 1891, art. 3.

La Société « a le droit d'exploiter le port franc pendant 80 ans » ; mais, « lorsque 25 années de la période seront écoulées, l'Etat aura, n'importe à quel moment, le droit d'exiger que toutes les propriétés de la Société et le fonds de réserve amassé par elle, soient transférés, soit à lui, soit à l'administration du port de Copenhague. Si cela arrive, l'Etat ou l'administration payera aux actionnaires, non seulement le montant des obligations de la Société créées avec l'assentiment du ministère de l'Intérieur, mais aussi les actions, au cours moyen auquel elles auront été cotées à la Bourse de Copenhague pendant les 10 années précédentes » (1).

La Société du port franc fonctionne sous le contrôle de l'Etat qui surveille tous ses actes :

« Le Conseil d'Administration se compose de 7 membres, dont deux sont nommés par le ministère auquel ressortissent habituellement les affaires du port franc » (2).

« Un compte détaillé des sommes que la Société emploiera (pour les constructions nouvelles) devra être présenté chaque année par le ministère de l'Intérieur au Rigsdag pour que cette assemblée le sanctionne » (3).

« Tous les dossiers et plans de constructions et organisations qu'exécute la Société, devront être approuvés par le ministère de l'Intérieur qui aura aussi la surveil-

1. Concession de l'exploitation d'un port franc à Copenhague à la Société par actions du port franc de Copenhague. Ministère de l'Intérieur, 27 avril 1892, art. 13 et 34.

2. Statuts de la Société, *op. cit.*, art. 19.

3. Concession, *op. cit.*, art. 7.

lance des travaux exécutés, en tant qu'elle ne sera pas transférée à l'administration du port de Copenhague » (1).

« Le ministère de l'Intérieur fixe d'après les propositions de la Société les tarifs (y compris les taxes pour l'éclairage électrique ou pour la force motrice qui est fournie aux particuliers par la Société sur le terrain du port franc) et les règlements concernant l'exploitation » (2).

Le Conseil d'administration doit soumettre à temps pour chaque année d'exploitation, un budget des recettes et des dépenses. Le Conseil d'administration est obligé de tenir compte des modifications que le ministère y apporte (3).

L'autorisation du ministère de l'Intérieur est nécessaire pour l'établissement sur le territoire du port franc d'une industrie, de quelque nature qu'elle soit, y compris la vente au détail (4).

En outre de ce droit de contrôle fort étendu, l'Etat peut encore dissoudre la Société en cas de fautes graves :

« La présente concession pourra être annulée par un jugement sur la demande du ministère de l'Intérieur, et la Société devra, dans un délai fixé par le Ministère, débarasser le terrain du port franc des constructions et des installations qui s'y trouveront, ou bien elle devra céder ces constructions et installations à l'Etat pour la valeur des matériaux fixée par experts » (5).

1. Concession, *op. cit.*, art. 8.

2. *Id.*, art. 13.

3. *Id.*, art. 16.

4. *Id.*, art. 19.

5. *Id.*, art. 35.

Connaissant les statuts et le fonctionnement de la Société Anonyme, recherchons les avantages qu'offre Copenhague aux armateurs, aux commerçants, aux industriels.

L'armateur recherche aujourd'hui les ports où les chargements et les déchargements sont à la fois rapides et peu coûteux ; or, à Copenhague, le travail se fait vite et à bon marché.

L'entrée du port est constamment libre, le jour comme la nuit, en raison de l'absence de marée dans le Sund : ce sont quelques heures de gagnées.

La franchise permet aux navires de pénétrer à Copenhague sans formalités de douane, par conséquent, sans perte de temps, de ce côté encore.

Enfin l'outillage réunit les derniers perfectionnements et rend même parfois la main-d'œuvre presque nulle. Il en est ainsi notamment pour les grains dont les magasins longent le quai. « Du bateau, le grain est versé par une rigole inclinée dans des entonnoirs aboutissant à un canal établi le long des murs du quai, immédiatement au-dessus de courroies sans fin qui le prennent et le portent dans la cave, d'où il est jeté dans des ascenseurs qui le montent au grenier où il est posé et distribué dans les différents magasins.... Si le grain est destiné à être embarqué, il est conduit par des ascenseurs, à des tuyaux à charger qui le portent directement dans le bateau (1) ».

Pour les céréales, on ne peut rêver un outillage plus perfectionné, supprimant davantage la main-d'œuvre ;

1. Rapport de M. Muzet, p. 43.

pour la manutention des autres marchandises, les navires ont à leur disposition de nombreuses grues fixes et roulantes mues par l'électricité.

Généralement l'équipage aide au déchargement, mais si le capitaine préfère employer les ouvriers de la Société, le travail sera fait à des prix très modérés : « en moyenne, on paye de 6 à 10 pence = 65 centimes à environ 1 franc par tonneau d'après la nature des marchandises ». Quant aux droits que paye le navire, ils sont fort peu élevés : ils ne sont que de « 16 ore $\frac{2}{3}$ = 2 $\frac{1}{4}$ pence = 23 centimes par tonneau de registre ». Copenhague est donc devenu un port répondant à toutes les exigences de la navigation moderne et aussi « une place de commerce à très bon marché (1) ».

Ces avantages ont attiré les armateurs et aujourd'hui Copenhague compte une flotte nombreuse, le reliant à tous les centres de production et de consommation.

« La Compagnie réunie des bateaux à vapeur » (*Det forende Dampskibsselskab*) fait le service de la Nouvelle-Orléans, aller et retour.

La même Compagnie envoie encore des bateaux à Norfolk et Newport-News, aller et retour.

La Compagnie *Dansk-Stjernelinie*, étoile danoise, dessert :

La ligne Copenhague-New-York-Baltimore, aller et retour et la ligne Copenhague-La Plata (Viâ Anvers-Bordeaux) retournant viâ Rio-de-Janeiro.

1. *Copenhague*, centre commercial et point d'entrepôt des marchandises à distribuer dans les pays de la Baltique, publié par la Société anonyme du port franc. Copenhague, 1899, p. 10.

Les Navires de la Compagnie de l'Asie Orientale (*Det Ostasiatiske Kompagni*) vont aux Indes Orientales, à Bangkok et en Chine, aller et retour. Copenhague est ainsi desservi par des Compagnies étrangères, comme la Compagnie *Scandia*, la *Hamburg-Südamerikanische-Dampschiff-fahre-Gesellschaft* et quelques autres (1).

Deux bacs à vapeur établis sur le Sund mettent le réseau des chemins de fer danois en communication avec le Suédo-Norvégien. « L'un d'eux part du port franc même et porte les marchandises à Malmö en Suède en 1 heure 25 ».

C'est ainsi que, grâce à ses nombreuses voies de communication, Copenhague se trouve à

14 heures de	Stockolm	par le chemin de fer	
19	—	Christiania	—
8	—	Gothembourg	—
11	—	Berlin	—
10 1/2	—	Hambourg	—
30	—	Paris	—
32	—	Londres	—
88	—	Saint-Pétersbourg	par mer
16	—	Stettin	—
36	—	Libau	—
40	—	Hangö	— (2)

Les marchandises de toutes sortes n'ont pas tardé à venir à Copenhague en grande abondance et devant la

1. *Copenhague*, centre commercial et point d'entrepôt des marchandises à distribuer dans les pays de la Baltique, publié par la Société anonyme du port franc. Copenhague, 1899, p. 12.

2. *Copenhague*, *op. cit.*, p. 21.

croissance rapide des affaires, la Société Anonyme a dû construire de nouveaux magasins.

Au point de vue de la taille et de l'aménagement, les magasins à grains sont peut-être les plus remarquables. L'un d'eux a une longueur de 50 mètres sur une largeur de 31 mètres. « Il est, dans la largeur, divisé en trois parties principales, dont les deux parties latérales sont organisées, en magasins à grenier, avec cave, compartiment inférieur et 6 greniers, tandis que celle du milieu, large de 12 m. 50 environ, est traversée, dans toute sa longueur, par deux voies de chemin de fer, une de chaque côté d'un quai central, à la hauteur des voitures. Par dessus ces voies, à partir du niveau du plancher du premier grenier, on a établi 36 réservoirs à grains (Silos), placés verticalement sur trois rangs en travers du bâtiment, chaque rang comprenant douze silos dans la longueur du bâtiment » (1).

Nous avons vu plus haut la façon merveilleuse dont les blés s'y manipulent ; il nous reste à dire que ce magasin d'une contenance de 100.000 tonnes de blé, a été construit tout récemment, uniquement parce que l'ancien, d'une contenance de 120.000 tonnes, était devenu insuffisant.

A côté de ces immenses magasins s'en trouvent de plus modestes, n'ayant que deux ou trois étages ; il y a même de simples hangars recouverts en tôle ondulée. Leur nombre s'est accru avec l'importance du port franc. Dans ces magasins sont entassées les marchandises les

1. Rapport de M. Muzet, *op. cit.*, p. 43.

plus diverses : des céréales tout d'abord en grande abondance, surtout du maïs (1), puis, des œufs, du beurre, du fromage, de la bière, des viandes salées, du lin, du chanvre, des peaux, du poisson salé, des conserves de légumes et de fruits, de l'huile, du pétrole, du sucre, du bois brut et ouvré, des glaces, du goudron, du granit, du café, du thé, du riz, du tabac sous toutes ses formes, des vins, cognacs, rhums, liqueurs, de la laine, du coton, de la soie, du charbon, des machines en tous genres, du matériel de chemin de fer, de tramway, des appareils électriques, du papier en tous genres, des gants, de la quincaillerie, bijouterie, etc. (2).

Déposés dans les magasins de la Société, ces produits ne peuvent subir que certains traitements. Si le commerçant au contraire, entasse ces marchandises dans des magasins loués par lui à la Société, il jouira de la liberté la plus complète. Il sera soumis à la seule obligation de tenir certains livres, mentionnant la nature et la quantité des objets entreposés (3).

A tous les commerçants du port franc est en outre interdite la vente au détail, sauf en ce qui concerne l'approvisionnement des navires, et alors encore faut-il, pour qu'elle soit permise, réunir certaines conditions : tout d'abord une autorisation générale du ministère de

1. Maïs déposés en 1895, 44.170.000 kilos ; en 1896, 132.800.000 kilos Chiffres empruntés à M. Dutoya, *op. cit.*, p. 185. Depuis les dépôts de maïs ont encore augmenté.

2. Copenhague, *op. cit.*, pp. 22-23.

3. Règlement concernant l'exploitation du port franc de Copenhague. Ministère des travaux publics, 10 octobre 1894, art. 12.

l'Intérieur est nécessaire (1) ; puis, pour chaque vente, une commande écrite de l'armateur ou de son fondé de pouvoir est obligatoire ; enfin, « les commandes, sur lesquelles doit être écrite l'attestation de la réception de la marchandise, doivent être conservées, avec les livres de commerce des marchandises de détail (2) ».

La consommation dans le port franc de produits n'ayant pas payé en Danemark les droits de douane est aussi interdite (3).

A côté du Copenhague commerçant, nous trouvons dans le port franc la ville industrielle.

Après enquête, le ministère de l'Intérieur permet à l'industriel de s'y établir ; cette autorisation est facile à obtenir, car sont seuls prohibés, les ateliers de reliure, les imprimeries, les fabriques de margarine et d'engrais (4).

Le port franc est réservé aux Danois, mais les étrangers peuvent également s'y établir après une résidence de 5 ans dans le Royaume.

La Société Anonyme loue à l'industriel le local qui lui est nécessaire : le loyer selon la grandeur et la situation ira de 9 francs à 15 fr. 50 le mètre carré. L'industriel ne peut acquérir le terrain, mais il peut en louer un à la Société et y bâtir ; le loyer sera alors de 3 fr. 50, 5 francs ou 7 francs.

1. Concession, *op. cit.*, art. 19.

2. Règlement, *op. cit.*, art. 12.

3. Concession, *op. cit.*, art. 19.

4. *Id.*, art. 19.

L'installation est donc facile : l'usine est construite ; l'industriel sera chez lui et pourra manipuler les produits, les transformer et les reconditionner à sa guise.

La Société lui fournira à bon compte des ouvriers, ou s'il le préfère, il pourra en employer de gagés par lui ; ils recevront alors de la Société des plaques de légitimation qui leur permettront de pénétrer dans le port franc.

Il obtiendra encore par l'entremise de la Société et à des prix très modérés le gaz, la force électrique pour ses moteurs, l'eau, le chauffage.

On comprend qu'avec de telles facilités les industries les plus diverses se soient rapidement développées dans le port franc. On y comptait au printemps 1899 :

	Nombre des établissements.
Dépôts de machines agricoles et industrielles.	4
Dépôt de métaux	1
Fabrique de couleurs.	1
Etablissements pour le triage et le nettoyage, etc. du café.	3
Négociants en vins.	8
Négociants en verre	2
Tonneliers	2
Atelier de construction de machines .	1
Fabrique de ciment	1
Débit de provisions maritimes. . . .	1
Dépôts de bicycles.	6
Fabrique de bicycles.	1
Fabrique de chocolat.	1

	Nombre des établissements.
Fabrique de cacao.	1
Fabrique de becs Auer à gaz.	1
Dépôt de tissus.	1
Dépôt de porcelaine	1
Dépôt de ferrailles.	1
Dépôt de graisses	1
Scierie de marbre	1
Commerce et dépôts de bois (acajou, teck, cèdre, etc.)	4
Fabrique d'ouvrages de menuiserie . . .	1
Dépôts d'huile	2
Dépôts de conserves	2
Dépôt de charbon.	1
Dépôt d'esprit de vin.	1
Dépôt de liège	1
Dépôt de cuirs	1
Dépôt de poissons salés	1
Dépôt de tabacs	1
Dépôts de papier	2
Dépôt de chinoiseries.	1
Dépôts de pelleteries	2
Compagnie de l'Asie Orientale, impor- tation et exportation	1
Expéditeurs.	2
Fabrique de liqueurs.	1
Magasin de chiffons et vieux métaux. .	1 (1).

1. Copenhague, *op. cit.*, p. 16-17.

Une fabrique construit des bicyclettes « avec des pièces détachées de provenances diverses, venant presque toutes de l'Etranger et destinées uniquement à l'exportation. Cette fabrique très bien aménagée, est pourvue d'un outillage perfectionné, de machines à tourner, à percer, à fraiser. Elle occupe un personnel nombreux des deux sexes (1) ».

Les établissements pour le triage et le nettoyage du café (2) au nombre de 3 et ceux pour le traitement des vins sont aussi très prospères.

Remarquons aussi une scierie de marbres qui fabrique des cheminées, des croix, des monuments funéraires et autres gros ouvrages. Sa place dans le port franc n'est pas sans nous surprendre (3), les marbres bruts, sciés et polis jouissant en Danemark de la franchise douanière.

En Danemark, il n'y a qu'un seul tarif douanier : « les articles et produits en provenance du port franc et pénétrant sur le territoire douanier sont soumis, lors de leur entrée, à l'observation des dispositions du tarif général des douanes en vigueur » (4). Les industriels du port franc peuvent donc travailler à leur aise, et mélanger à leur guise les produits étrangers, sans craindre à l'importation de ce fait un supplément de droit.

1. Rapport de M. Muzet, *op. cit.*, p. 45.

2. En 1897, il est entré à Copenhague, venant du Brésil :

152.000	quintaux	de kilogrammes de café	
169.000	»	»	en 1898
187.000	»	»	en 1899
218.000	»	»	en 1900

3. Voir plus loin, 3^e partie, ch. IV.

4. Loi du 31 mars 1891, art. 12.

A Copenhague, tout aidait donc au développement du commerce : un armement considérable, abaissant par la concurrence le taux du fret, un port jouissant d'un outillage hors ligne, permettant de décharger rapidement et à bas prix les plus gros navires, une Société fournissant à bon compte la force motrice, et venant ainsi en aide à l'industrie, un tarif douanier enfin, laissant pénétrer en Danemark avec des droits uniformes, les objets manufacturés dans le port franc ; ce sont là les vraies causes de la prospérité de Copenhague, et cette prospérité est grande, le mouvement de son port (1) ne nous permet pas d'en douter.

1. Chiffres communiqués par la légation de France à Copenhague. Voir p. 98.

Mouvement du port de Copenhague.

Années	Entrées		Sorties		Total Entrées et sorties réunies		Valeur du commerce total du Danemark en milliers de couronnes		
	Nombre des navires	Tonnage des navires	Nombre des navires	Tonnage des navires	Nombre des navires	Tonnage des navires	Expor- tations	Impor- tations	Total
1875.	45,081	4,391,332	45,497	4,290,323	30,278(a)	2,681,655	»	»	»
1880.	46,059	4,695,705	46,870	4,669,010	32,929	3,324,715	196,600	227,400	424,000
1885.	48,477	2,314,966	48,918	2,327,054	37,395	5,042,020	162,300	249,200	411,500
1890.	48,467	2,707,926	49,193	2,689,060	37,660	5,396,986	233,800	307,000	540,800
1891.	48,494	2,644,433	48,606	2,700,693	36,797	5,344,826	249,000	334,600	583,600
1892.	48,405	2,511,551	48,933	2,632,867	37,338	5,444,418	252,300	324,600	576,900
1893.	47,184	2,548,745	47,615	2,589,441	34,799	5,108,186	235,100	320,300	555,400
1894.	47,902	2,944,341	47,272	2,911,929	35,174	5,823,270	263,665	348,969	612,634
1895.	46,583	2,634,749	47,015	2,660,566	33,628	5,292,285	268,894	364,039	632,933
1896.	48,455	2,808,083	48,448	2,845,190	36,573	5,653,273	283,879	383,937	667,816
1897.	47,614	3,056,803	48,407	3,049,521	36,021	6,106,324	243,500	325,900	569,400
1898.	48,847	3,265,232	20,454	3,235,617	38,998	6,560,849	238,525	367,328	605,853
1899.	48,377	3,208,293	49,661	3,279,280	38,038	6,487,573	270,129	399,768	669,897
1900.	49,366	3,327,445	20,310	3,342,503	39,676	6,679,618	284,915	446,474	698,089
1901.	48,260	3,220,502	19,527	3,249,847	37,787	6,470,319	292,000	397,210	689,210

(a) Non compris le mouvement des bacs à vapeur.

CHAPITRE III

Italie.

GÈNES

Le dépôt franc de Gènes (*deposito franco*) n'est que le reste d'une ancienne franchise. On parle parfois du port franc qu'elle possédait jadis, mais cette expression est impropre, puisqu'elle n'eût jamais qu'un « point franc » situé entre l'ancien bassin du Mandraccio et le pont Caricamento. Ce privilège, qui datait du xvi^e siècle, fut aboli par une loi du 19 avril 1872.

Le 6 août 1876, une loi autorisait à nouveau les Chambres de Commerce et les Municipalités à émettre des avis favorables à la création de dépôts francs. L'exploitation des magasins pourrait être concédée soit à des sociétés privées, soit à des corps constitués (1).

C'est ainsi qu'usant de ce droit, Gènes obtenait par décret du 22 janvier 1877 un « dépôt franc » et le 17 juin 1897, des sections annexes.

L'exploitation du dépôt franc fut concédée à la Cham-

1. Loi du 6 août 1876, art. 1.

bre de Commerce et celle de ses annexes situées dans l'enceinte de la Darsena, à la Municipalité.

Le règlement qui suivit la loi du 6 août 1876, nous apprend que le ministre des finances approuvera les plans des établissements qui seront construits, et leur apportera les modifications qu'il jugera nécessaires pour la sécurité et la surveillance (1).

Le bâtiment dans lequel sera installé le « dépôt franc » devra « communiquer avec la mer, de telle sorte que les marchandises à peine débarquées, puissent y être introduites sous la surveillance directe des employés ou agents douaniers, sans qu'il soit besoin d'autre garantie Il ne pourra avoir d'autres ouvertures extérieures que les portes nécessaires pour l'introduction ou la sortie des marchandises. Les portes d'entrée devront être séparées de celles de sortie..... Les fenêtres extérieures devront être munies de barres de fer solidement ajustées, afin d'empêcher la soustraction d'un objet de si petite dimension qu'il soit..... Si l'édifice se compose de divers corps de bâtiment, ceux-ci seront environnés d'un mur d'enceinte dont la hauteur sera déterminée par le ministre des finances..... L'édifice ou le mur devront être isolés de toute autre construction par un espace..... de telle façon que l'intervalle puisse être librement parcouru et surveillé par les agents des douanes..... Les frais, auxquels donneront lieu ces constructions, seront à la charge des commerçants, des communes et des Chambres de commerce qui auront fait la requête (2) ».

1. Loi du 6 août 1876, art. 1.

2. *Id.*, art. 2 et 5.

Tels sont les principes qui ont été suivis à Gênes pour la construction des dépôts francs. Le plus important, le *deposito franco*, destiné spécialement aux produits coloniaux, s'élève sur l'emplacement de l'ancien point franc. Il se compose d'un ensemble de vastes constructions établies sur le quai, ayant environ 100 mètres de long sur 80 mètres de large, clos des deux côtés. « On y pénètre du côté du nord par une voûte donnant accès à une sorte de bourse où les négociants se réunissent pour traiter les affaires, et à un poste de gardiens et de portefaix spéciaux formant une corporation appelée « Caravana », fondée au xiv^e siècle, possédant des statuts et une bannière, et offrant par son recrutement toute garantie d'honorabilité.

On franchit ensuite une grille et on arrive dans l'entrepôt qui se compose de deux grandes travées, ayant chacune une rue centrale dans le sens de la longueur, coupées dans la largeur par d'autres rues. La toiture est vitrée ; les magasins ont plusieurs étages. La superficie est la suivante :

Surface occupée par les rues et hangars couverts.	4.070 m. c.
Surface occupée par les magasins et entrepôts.	41.350 »
Surface occupée par les bâtiments de la douane.	1.300 »
	46.720 » (1)

Du coucher au lever du soleil, les portes sont fermées. Personne n'est autorisé à demeurer dans l'enceinte ou à

1. Description empruntée à M. Muzet qui visitait le dépôt franc de Gênes en 1901, *op. cit.*, p. 53.

y entrer pendant la nuit, sauf pour des raisons de service et avec le consentement de l'autorité douanière (1).

Pour pouvoir introduire des marchandises dans le dépôt, l'autorisation de la douane est nécessaire. Celle-ci la délivre sur présentation de la copie authentique ou d'extraits authentifiés du manifeste, et sur « présentation des autres documents qui paraîtront nécessaires pour certifier l'origine de la provenance ».

Cette question à Gênes a son importance, car les marchandises en provenance de l'étranger et « non admises au traitement de la nation la plus favorisée sont exclues des « dépôts francs », à moins que les concessionnaires des dépôts ne s'assujettissent à payer à la sortie, des droits de douane inscrits au tarif général pour toutes les marchandises de la même qualité qui y sont déposées (2) ».

Les marchandises nationales peuvent aussi y pénétrer (3) ; quant à celles venant de l'étranger et destinées à l'exportation uniquement, elles peuvent être entreposées avec moins de formalités (4).

Contrairement à ce que nous avons rencontré à Copenhague, à Hambourg, à Brême, l'eau et les quais ne sont pas libres ; les magasins seuls sont francs. La marchandise qui sort du navire ou du wagon va sous la surveillance de la douane jusqu'au dépôt : là elle est libre.

Le commerçant peut alors la manipuler à son gré ; il

1. Règlement concernant les dépôts francs. art. 2.

2. *Id.*, art. 14.

3. *Id.*, art. 15.

4. *Id.*, art. 22.

doit toutefois lui conserver sa nature et aussi ne pas la traiter par le feu, car l'administration, craignant les incendies, en a prohibé l'usage. Au dire de M. le Consul général de France (1), les opérations les plus courantes consistent dans le « polissage, le nettoyage, le classement en vue de la formation d'un type » des cafés, du sucre, du poivre et des autres denrées coloniales. En manipulant ainsi, le commerçant ne cherche pas à se faciliter la réexportation ; il veut seulement diminuer les droits qu'il aura à payer à l'importation. « La réexportation ne porte à peine que sur un sixième, et les cinq sixièmes restants entrent à la consommation, débarrassés des pierres, terres et corps étrangers qu'ils contenaient (2). »

Le *deposito franco* reçoit aussi les peaux brutes ; mais, nombreuses sont cependant les marchandises prohibées : ce sont d'abord les marchandises dont le monopole est réservé à l'Etat, puis les poudres inflammables et autres substances explosives, le phosphore, le soufre, les goudrons, les alcools, les salaisons et les fromages, les armes interdites par la loi de sécurité publique, les cartes à jouer, les articles d'orfèvrerie, les cannes, ombrelles et parapluies, les objets de quelque matière que ce soit, mais déjà usagés, tels que les vêtements, le linge, les chapeaux, les cravates et les chaussures, les substances insalubres, et enfin celles qui dégagent une mauvaise odeur (3).

1. Lettre du 24 décembre 1902.

2. Chambre de Commerce de Marseille, 7 nov. 1902.

3. Règlement concernant les dépôts francs, art. 7.

Vint ensuite le décret du 29 septembre 1895 : « les salaisons, les fromages, les produits gras et en général toutes les substances qui dégagent de mauvaises odeurs ou des émanations insalubres, ne pourront être admis dans les dépôts francs que dans des locaux rigoureusement séparés des autres édifices destinés au dépôt. »

Invoquant ce nouveau texte, l'administration municipale de Gênes, soutenue par la Chambre de Commerce, demandait la transformation des magasins municipaux en dépôt franc ; le 17 juin 1897, elle obtenait un décret ministériel « portant création de sections de dépôt franc à la Darsena avec faculté d'y introduire des salaisons, des fromages et des produits gras » (1).

Les matières inflammables ou explosives n'y sont pas admises, des locaux spéciaux leur étant réservés à la Lanterna (2).

A la Darsena, il n'y a pas seulement un dépôt franc pour les fromages et les salaisons ; il y a encore un dépôt douanier, analogue à notre entrepôt réel, où sont reçues les marchandises refusées au *deposito franco*, notamment les produits manufacturés.

Il y a enfin un dépôt communal, *civico*, où sont admis en franchise les produits nationaux soumis aux droits d'octroi, spécialement destinés à l'approvisionnement des navires.

A la Darsena, les formalités exigées pour le décharge-

1. Loi du 17 juin 1897, art. 1.

2. Entrepôt commercial de la Darsena. Règlement approuvé par le Conseil municipal le 14 novembre 1900, art. 4.

ment des marchandises et leur entrée à l'entrepôt sont analogues à celles que nous avons étudiées à propos du *deposito franco*.

Les manipulations y sont aussi permises ; c'est ainsi que le négociant qui « reçoit des lards salés, peut sortir ses lards de leur caisse, ne leur laisser que la quantité de sel nécessaire pour leur conservation, les présenter ainsi au net à l'acquittement, payer le droit à part sur l'emballage, s'il ne préfère le briser et le transformer en bois à brûler, enfin jeter à la mer le sel en excédent. Ces manipulations ont ainsi exclusivement pour but, non pas une réexportation future, mais une entrée à la consommation au droit atténué » (1).

Nous trouvons encore à Gênes « un établissement particulier, dit « Silos », analogue aux élévateurs de Chicago et de Buffalo, qui est considéré comme une annexe du dépôt franc » (2) et reçoit des céréales. Il est la propriété d'une Société allemande au capital de 5 millions de francs. Le gouvernement italien lui a donné cette concession pour une durée de 50 ans. La contenance de ce magasin est de 30.000 tonnes. Son outillage, analogue à celui des silos de Hambourg, est muni des derniers perfectionnements : « la machinerie d'une valeur de 1 million et demi peut charger et décharger par heure 300 tonnes ; ainsi un vapeur de 3.000 tonnes peut être totalement déchargé

1. Ch. de commerce de Marseille, rapport sur les ports francs par MM. Th. Agelasto, H. Dufay, A. Armand, 7 novembre 1902.

2. Lettre de M. le Consul général de France à Gênes, 24 décembre 1902.

Mouvement du port de Gênes.

Années	Entrées		Sorties		Total		Valeur du commerce (a).		
	Nombre des navires	Tonnage des navires	Nombre des navires	Tonnage des navires	Nombre des navires	Tonnage des navires	Importa- tions	Exporta- tions	Total
1870. . . .	8,427	1,392,304	8,645	4,431,518	17,072	2,823,819	105,4	200,6	306,0
1875. . . .	6,914	1,592,539	6,915	1,597,978	13,829	3,190,517	75,2	308,5	383,7
1880. . . .	5,675	1,878,881	5,669	1,872,556	11,344	3,751,437	84,2	319,3	403,5
1885. . . .	6,289	2,842,269	6,433	2,784,544	12,722	5,626,813	82,9	391,6	474,5
1890. . . .	6,322	3,339,782	6,319	3,359,768	12,641	6,719,550	90,6	400,2	490,8
1891. . . .	6,014	3,341,094	6,001	3,328,563	12,015	6,669,657	88,2	353,1	447,6
1892. . . .	8,836	3,345,985	5,763	3,307,423	14,619	6,623,408	125,5	353,7	479,2
1893. . . .	5,789	3,635,143	5,800	3,611,395	11,589	7,246,528	122,5	383,6	506,1
1894. . . .	5,669	3,740,337	5,729	3,791,679	11,398	7,532,016	115,6	381,7	497,3
1895. . . .	6,062	3,963,685	5,918	3,928,913	11,980	7,894,598	138,0	365,4	503,4
1896. . . .	6,141	4,033,751	6,147	4,086,783	12,288	8,120,534	172,0	386,4	558,4
1897. . . .	6,281	4,286,763	6,247	4,350,427	12,528	8,637,190	213,4	418,9	632,3
1898. . . .	6,196	4,390,893	6,495	4,654,259	12,691	9,025,152	224,7	483,9	708,6
1899. . . .	6,327	4,533,748	6,413	4,196,129	12,740	9,049,877	233,9	468,9	702,8
1900. . . .	6,810	4,830,586	6,792	4,897,169	13,602	9,727,555	240,1	519,6	759,7
1901. . . .	6,965	5,029,717	5,937	5,075,926	12,902	10,096,643	271,1	630,3	901,7

(a) Valeurs en francs (millions de francs).

en 10 heures. » Malgré l'extrême simplicité de l'installation, on peut sans aucune interruption, sans aucune confusion, effectuer simultanément les travaux suivants :

- 1° Déchargement du navire pour l'importation directe ;
- 2° Déchargement du navire et emmagasinage ;
- 3° Emondiation du blé ;
- 4° Mélange du blé d'après les ordres du destinataire ;
- 5° Conditionnement des blés avariés.

Malgré ces diverses opérations, les frais de déchargement et magasinage, non seulement ne sont pas augmentés, mais sensiblement diminués.

L'extension de Gênes a été si rapide (1) que l'outillage du port n'est plus à la hauteur des exigences du moment.

C'est ainsi que quand un navire veut entrer à la Darsena l'Office maritime lui délivre « une autorisation portant indication du jour auquel pourra avoir lieu l'atterrissage » (2). Les quais n'ont plus une étendue suffisante, les voies ferrées qui les longent, n'arrivent plus à débayer le port en temps utile, si bien que, « fréquemment, faute de wagons, on a dû retarder pendant plusieurs jours le déchargement des marchandises et que quelquefois même, des navires ont dû repartir avec leur chargement pour aller opérer dans un autre port leur déchargement. Toutes ces circonstances, d'autres encore, ont été un obstacle à l'extension du port de Gênes, comme port de transit » (3).

1. Voir *Mouvement du port de Gênes*, p. 106.

2. Règlement du 14 novembre 1900.

3. Le *Travail national* 3 mars 1901.

A la suite des réclamations pressantes du commerce, ému de cet état de choses, le gouvernement italien accorda un crédit de 17 millions 1/2 ; mais les travaux n'avançaient guère. Au cours de l'année 1899, le commerce gènois adressait de nouveau une pétition au Gouvernement, lui demandant de doter le port d'une administration autonome, sous le contrôle de l'Etat.

Le 12 février 1903 ses vœux furent exaucés : une loi créait « un consortium autonome, pour l'exécution des travaux et l'exploitation du port de Gênes ».

Ce consortium, établi pour une durée de 60 ans, pourvoira directement :

1° A l'administration des fonds et des subventions à lui attribuées ;

2° A l'exécution des travaux ordinaires et extraordinaires du port ;

3° Aux frais des lignes de voie ferrée, établies sur les quais du port, ainsi qu'à ceux des lignes d'accès destinées au service du dit port ;

4° Au service maritime en tout ce qui touche la marine marchande (1).

Le Consortium se compose de : 1° 5 membres représentant l'Etat ; 2° 1 conseiller provincial élu par le Conseil provincial pour la province de Gênes, 1 représentant élu par le Conseil provincial de chacune des autres provinces qui concourent aux frais du port de Gênes pour une part non inférieure au 80/1.000 de la contribution annuelle intégrale imposée aux provinces par la loi

1. Loi du 12 février 1903, art. 1.

du 2 avril 1885 ; 3° du maire de Gênes ; 4° de membres élus : 1 ingénieur choisi par le Conseil municipal de Gênes, 1 conseil communal élu par chaque commune qui contribue aux frais du port, pour une part qui n'est pas inférieure à 30/1.000 ; 5° de membres élus par la Chambre de Commerce, puis un capitaine de navire et un armateur ; 6° de membres de droit : le président de la Chambre de Commerce et l'autorité dirigeant le service des voies ferrées dans le port de Gênes (1).

Pour les affaires courantes, un comité exécutif moins nombreux est nommé (2).

L'Etat, les provinces, et les communes contribuent aux dépenses ; le consortium gère les fonds (3).

Comme on le voit par le rapide exposé de ce qu'est le consortium, sa composition représente tous les milieux intéressés, mais les commerçants sont les plus nombreux. Cette idée est des plus heureuses : les Gênois, libres enfin de leurs actes, vont mener activement les travaux d'aménagement de leur port ; ils comptent y dépenser 56 millions de livres ; il n'est pas douteux que ces sacrifices ne soient pour le commerce de Gênes la cause d'un nouvel essor.

1. Loi du 12 février 1903, art. 2, 3, 4.

2. *Id.*, art. 7.

3. *Id.*, art. 9, 20.

CHAPITRE IV

Autriche.

TRIESTE

Trieste, en se donnant à l'empereur d'Autriche, il y a plus d'un siècle, avait demandé le perpétuel maintien de sa franchise. Autrefois le port et la ville étaient francs ; sous ce régime de liberté leurs progrès furent rapides. Trieste était un « simple hameau de pêcheurs, en 1764, avec 4.000 habitants ; elle en comptait 20.000 en 1768, 60.000 en 1814, et aujourd'hui, elle en a 150.000 » (1).

Les habitants de cette cité devenue importante jouissaient des avantages que donne la franchise intégrale. Ils consommaient des produits étrangers et notamment des vins fins, sans payer ni impôts, ni droits de douane : le trésor y perdait.

Trieste se vit alors faire le reproche d'être devenue « un port international et de ne pas montrer assez de sollicitude pour les produits autrichiens » (2). Malgré

1. *Un port franc à Marseille*, F. Amiot, p. 101.

2. Rapport de M. Muzet, *op. cit.*, p. 60.

les récriminations de ses habitants, habitués à ne supporter aucune charge et à vivre bien à bon marché, le 30 juin 1881 sa franchise était abolie ; une partie du port, seule, continuait « à être considérée comme en dehors du territoire douanier (1) ; » les intérêts du commerce et de l'industrie étaient ainsi sauvegardés.

La Municipalité et la Chambre de Commerce, construisirent alors, à frais communs, de nombreux magasins et hangars. Ils n'agrandirent pas les bassins existants, et pourtant ces travaux étaient urgents puisque, à cette époque déjà, nous dit M. Muzet, « souvent des navires devaient attendre en rade que des places devinssent libres le long des quais. »

Les armateurs mécontents de ces retards quittaient Trieste pour les ports voisins ; les affaires n'allaient plus, et l'association formée par la Municipalité et la Chambre de Commerce fit une entreprise financière tellement détestable que l'Etat dut lui venir en aide et lui racheter le matériel.

Le gouvernement autrichien pensa alors avec raison que le commerce de Trieste tombait, parce que le port ne répondait plus aux exigences du trafic. En 1897, il votait 50 millions pour l'agrandissement du port et le perfectionnement de son outillage.

Depuis cette époque, le « point franc » a une superficie de 40 hectares, dont 20 sont occupés par les bassins ; les quais, d'une longueur de 3.620 mètres, sont sillonnés par plus de 20 kilomètres de voies ferrées que

1. Règlement douanier du territoire franc de Trieste, art. 4.

mettent en communication les unes avec les autres 134 plaques tournantes ; 54 grues hydrauliques, 100 grues fixes, 20 cabestans, 54 ascenseurs, assurent la manutention rapide des marchandises ; des pompes foulantes de 7.000 chevaux amènent l'eau nécessaire.

Le Gouvernement n'eut pas à regretter les sacrifices qu'il venait de faire, car de cette époque date un léger accroissement dans le commerce de Trieste. Sa valeur de 640.968 millions de florins (1) en 1896 monte à 674.985 en 1897 et à 706.233 en 1898 (2).

L'activité du port franc contraste avec la tranquillité du port douanier : « Si sortant du port franc, l'on suit la ligne des quais, on se trouve alors dans le port soumis à la douane, et l'on constate que si le premier est plein de mouvement, le second est à peu près délaissé, ne donnant abri qu'à quelques caboteurs, comme les canaux qui en forment le prolongement en ville et qui ne reçoivent que les bateaux venus de la côte dalmate pour apporter les légumes, les fruits, etc., nécessaires à l'alimentation de Trieste.

Le port douanier ne possède d'ailleurs pas une seule grue... Aussi, est-ce à peu près exclusivement vers le port franc que se dirigent toutes les marchandises (3) ».

Pour mieux saisir le mécanisme et l'organisation du « point franc », pour mieux comprendre le rôle important qu'y joue la douane, assertion qui semble au pre-

1. Le florin vaut 2 fr. 10.

2. *Moniteur officiel du Commerce* 1899.

3. Chambre de Commerce de Marseille, 1902, *op. cit.*, p. 13 et 14.

mier abord un non-sens et qui est cependant fondée, nous jetterons un coup d'œil rapide sur le régime douanier de l'Empire.

Sauf un traitement de faveur, temporaire d'ailleurs, accordé aux vins italiens et aux peaux tannées de Brescia, importées de Venise, toutes les nations sont soumises au même tarif.

Une seconde exception à la règle générale, nous permet de dire qu'en Autriche-Hongrie, il y a un tarif différentiel : les denrées coloniales, arrivant par voie de mer, jouissent d'une détaxe de 3 florins par 0/0 kilos. L'administration avait donc à résoudre le problème toujours si complexe de l'application de tarifs différents dans un port libre.

La douane n'est plus ici, comme à Copenhague ou à Hambourg, aux portes du port franc ; elle en surveille bien encore les issues, mais son principal établissement est au centre même de la zone libre. Le directeur y habite et y a ses bureaux. Pour faciliter la surveillance, le port est même divisé en secteurs ; nous allons voir comment s'accommodent, dans l'enceinte du port franc, les exigences pourtant si contraires de la douane et de la franchise.

On ne peut consommer dans le port franc que des produits ayant payé les droits de douane et même parfois l'impôt de consommation. Cette règle s'applique aux « restaurants, aux cantines et aux rares habitations occupées par les employés : la douane doit en assurer l'observation (1) ».

1. Règlement douanier, *op. cit.*, art. 15.

Le Marié

Les bassins et les quais étant libres, les navires opèrent leur déchargement sans l'intervention de la douane (1).

Toutes les marchandises, à quelques exceptions près, sont admises dans les magasins ; au nombre des marchandises prohibées, nous ne voyons que les tascabili (2), les produits soumis au monopole de l'Etat et aussi, pour des raisons de sécurité, le pétrole, dont les entrepôts sont isolés, au fond du golfe, loin de la ville (3). Le commerçant peut, s'il le désire, avoir ses bureaux et ses magasins dans le port franc. Le prix de location varie entre 2 fr. 50 et 20 francs le mètre carré. Les étages supérieurs coûtent le moins cher. La douane a le droit d'empêcher tout commerçant, qui commettrait des abus, de prendre un magasin en location. N'intervenant que pour assurer l'exécution des règlements, elle a sur toutes les opérations un droit de contrôle, et pour l'exercer, elle peut pénétrer dans tous les magasins quand elle le désire.

Les manipulations sont cependant libres, en principe ; mais si le commerçant veut faire certains mélanges tolérés, il doit supporter la présence de la douane. S'il les continue après l'heure ordinaire, il rembourse à la douane les honoraires supplémentaires de ses employés.

Nous savons que les denrées coloniales arrivant par terre, payent plus cher que celles qui viennent par mer ;

1. Règlement douanier, *op. cit.*, art. 12.

2. Les Tascabili, sous cette dénomination on comprend tous les petits objets, bibelots faciles à cacher.

3. Règlement douanier, *op. cit.*, art. 4.

quelle règle devra alors suivre la douane, si un commerçant, par exemple, mélange des cafés de l'une et de l'autre catégorie ?

« L'administration nous a fait connaître qu'elle n'avait jamais eu à résoudre cette question en fait, l'importation de ces denrées étant à peu près impossible, par voie de terre, vu la différence des droits et celle des frais de transport. Mais, elle a ajouté que, le cas échéant, elle suivrait la marchandise surtaxée dont le mélange avec la marchandise de mer serait interdit (1) ».

L'huile soulève les mêmes difficultés : selon la graisse ou le fruit dont elle est extraite, elle paye des taxes différentes. Or le commerce les mélange ! L'administration surveille et applique, comme le fait la douane française, « au mélange obtenu, le droit le plus élevé ».

Les vins d'Italie jouissant d'un traitement de faveur, la même question se présentait encore : l'administration a simplement interdit le mélange des vins italiens avec ceux d'une autre provenance. De plus, ces vins doivent être portés dans des entrepôts spéciaux. Quant au vinage, il n'est permis qu'avec des alcools du pays et encore sous la surveillance de la douane ! Si le mélange est exporté, l'alcool ne paye rien ; s'il est importé, il est soumis à la taxe.

L'Industrie n'a que peu de place à Trieste : la raison en est dans l'exiguité du terrain qu'occupe la zone franche et non dans une défense législative, aucun texte ne

1. Pour plus de détails voir Chambre de Commerce de Marseille, *op. cit.*, p. 12 à 22.

s'y opposant. Il n'y a guère que deux grosses usines.

La plus importante appartient à une Société au capital de 300.000 florins ; elle fait subir au café les différentes opérations du nettoyage, du triage, du lustrage et de la coloration. Très prospère, elle travaille 300.000 sacs de café par an en moyenne, et occupe un nombre considérable de femmes.

La seconde, fabrique un produit spécial appelé cérésine, provenant de la distillation du pétrole antrichien. La cérésine ne peut être consommée comme cire que si elle est mélangée avec de la parafine américaine, laquelle à l'importation payerait un droit de 8 florins.

Cette industrie, bien rudimentaire, pourrait d'ailleurs s'exercer en territoire douanier sous le régime de l'admission temporaire ; elle est venue dans le port franc par pure économie : « grâce à la vapeur que lui fournit la chaudière du port », elle procède à peu de frais « à un travail qui consiste uniquement à fondre les deux produits, à les mélanger dans des proportions déterminées, après les avoir débarrassés de leurs impuretés, et à verser le mélange dans des moules ».

Il existe encore dans le port franc une petite fabrique de fruits confits et une usine peu importante se livrant à la pasteurisation de la bière pour l'exportation.

Dans le port franc réservé au pétrole, certaines manipulations sont permises ; c'est ainsi que le pétrole brut, arrivé de Russie ou d'Amérique, peut être mis en magasin ou en citerne, mais il n'y est pas raffiné (1).

1. Comme cela a été parfois prétendu. « Il existe bien une raffi-

Les importations de pétroles étrangers diminuent chaque année à Trieste. Depuis un an, aucun navire chargé, de ce produit, n'y est entré : la Galicie fournit maintenant aux raffineurs autrichiens le pétrole dont ils ont besoin. Grâce aux droits élevés qui frappent le pétrole venant de Russie ou d'Amérique, grâce aussi au bas prix des transports par voies ferrées, le pétrole indigène coûte moins cher : c'est la raison pour laquelle la zone franche réservée à ce produit est de plus en plus abandonnée.

Les progrès du port de Trieste, bien que peu sensibles, sont cependant continus (1) ; le Gouvernement autrichien les trouve insuffisants encore, et voudrait voir son commerce prendre un développement plus rapide. Pensant avec raison « qu'un port ne prospère qu'en multipliant et en améliorant ses moyens de communication avec l'intérieur », il vient de voter la construction de 4 nouveaux tunnels destinés à augmenter son rayonnement et sa force d'expansion. Il subventionnait en même temps la Compagnie de navigation le *Lloyd autrichien* lui permettant ainsi de donner aux commerçants de Trieste de meilleures conditions.

nerie de pétrole voisine du port franc, mais, si proche qu'elle en soit, elle est située sur le territoire douanier et soumise dès lors au droit commun ». Chambre de Commerce de Marseille, *op. cit.*, p. 18.

1. Voir le *Mouvement du port de Trieste*, p. 118.

Mouvement du port de Trieste (1).

Années	Mouvement du port		Valeur du commerce (a)		
	Nombre des navires	Tonnage des navires	Exportations	Importations	Total
1880.	»	»	212.202	246.999	459.201
1890.	7.873	1.471.464	323.888	376.200	700.088
1891.	7.835	1.474.865	»	»	»
1892.	7.706	1.472.244	»	»	»
1893.	7.845	1.574.911	»	»	»
1894.	7.450	1.626.324	»	»	»
1895.	8.085	1.760.055	304.347	344.173	648.520
1896.	8.728	1.780.888	308.806	332.162	640.968
1897.	9.592	1.934.384	317.268	357.717	674.985
1898.	8.708	2.063.412	331.856	374.377	706.233
1899.	8.886	2.181.746	328.337	372.187	700.524
1900.	»	»	365.685	365.685	698.409

1. *Moniteur officiel du Commerce* 1899, et le *Dictionnaire du Commerce* de M. Yves Guyot.

(a) Valeur en milliers de florins.

CHAPITRE V

Hongrie.

FIUME

Fiume est le port de la Hongrie comme Trieste est celui de l'Autriche. Le 1^{er} juillet 1891, elle perdit le privilège de ville franche dont elle avait joui pendant 191 ans. Le Gouvernement lui donnait en compensation un port franc que les Hongrois appellent justement, en raison du peu d'espace qu'il occupe, « point franc ».

Située sur l'Adriatique, au fond du Golfe de Quarnero, Fiume possède en réalité trois ports : l'un, au sud, formé par l'embouchure de la rivière la Fiumera, reçoit uniquement des navires de faible tonnage ; l'autre, au centre, est fréquenté à la fois par de grands vapeurs qui viennent y chercher des bois et par de nombreux bateaux faisant le service des voyageurs entre Fiume et les villes de la côte, notamment Abbazia, la plus célèbre station balnéaire du pays.

A côté de ces deux ports douaniers, nous trouvons en allant vers le Nord, le port franc. Formé de deux bassins,

il peut recevoir les plus gros navires. Par contre, son outillage de débarquement est plutôt primitif :

« On y voit une grue, une seule, et comme il n'y en a pas dans les ports douaniers, l'on peut dire que l'outillage de tout le port de Fiume consiste en cette seule et unique grue.

On nous dit que les dockers n'admettent pas l'emploi des machines ; mais, quelle que soit la cause de cet état de choses, il est clair qu'il dénote peu d'intensité dans le travail, car si l'on conçoit l'embarquement des bois par les moyens du bord, les opérations relatives aux autres marchandises, auraient besoin, si elles étaient fort actives, d'un outillage plus puissant (1) ».

Il y a bien, comme à Trieste, des hangars le long des quais ; mais nous en remarquons aussi sur la limite même du port franc. Ces derniers rendent aux commerçants les plus grands services, car, ouverts du côté du port franc, ils offrent tous les avantages de la franchise, ouverts au contraire du côté de la Hongrie, ils sont nationalisés. Grâce à cette heureuse disposition le commerçant, indécis sur le chemin qu'il fera prendre à ses marchandises, évite des frais de manutention et des formalités toujours coûteuses. Les produits seront seulement nationalisés ou dénationalisés au fur et à mesure des demandes.

Comme à Trieste, la douane a, au milieu du port franc, son principal établissement. Son directeur y loge et y a

1. Rapport de la Commission envoyée à Fiume en 1901 par la Chambre de Commerce de Marseille.

ses bureaux ; mais son action semble ici plus lourde au commerçant.

A Trieste l'Etat possède les magasins ; ici, ils appartiennent pour moitié au Chemin de fer et pour moitié à des Sociétés particulières.

A Trieste donc, les garde-magasins ne sont que des agents de l'Etat et s'ils ne dépendent pas directement de la douane, ils lui rendent cependant de nombreux services. La douane ayant confiance dans ces fonctionnaires s'en rapporte souvent à eux, ne pénétrant que rarement dans les magasins, comme elle en aurait le droit. A Fiume, il en est tout autrement : les garde-magasins sont les simples salariés de la Société ; ne songeant naturellement qu'à favoriser les locataires actuels pour en attirer de nouveaux, ils verraient des fraudes, qu'ils chercheraient plutôt à les dissimuler qu'à dénoncer leurs auteurs. L'Administration l'a compris, et pour faire observer les règlements, ne comptant que sur elle, la douane pénètre sans cesse dans les magasins : elle importune et gêne les commerçants par ses continuelles visites.

Sauf ces tracasseries que nous ne trouvons pas à Trieste, Fiume joint pour manipuler d'une liberté presque aussi grande. C'est ainsi que les farines hongroises qui y arrivent en sacs, sont réemballées pour l'exportation. On les met en barils pour Buenos-Ayres, en caisses pour l'Afrique centrale. Il en est de même pour les poudres de riz fabriquées en Hongrie.

Les marchandises destinées à l'importation subissent des manipulations analogues. On les déballé pour les réemballer ensuite plus légèrement. Pour le thé, par

exemple, le commerçant en payant des droits de douane moins élevés peut ainsi arriver à se faire une bonification de 20 0/0.

Seule la manipulation des vins n'est pas libre. La douane doit être présente pour tout mélange de vins, italiens ou autres. Pour le mélange des vins italiens entre eux, son intervention se justifie puisque pour conserver le privilège de la taxe réduite à l'importation, ces vins doivent conserver sur les futailles leurs cachets d'origine. Le mélange de vins italiens et de vins d'autres provenances est interdit.

Quant au mélange de vins, tous soumis au droit fort, ils doivent avoir lieu sous le contrôle de la douane. On se demande alors pourquoi ? « Toute opération dont ils seraient l'objet sauf le cas de vinage, ne peut, en effet, prêter à des abus autres que des abus commerciaux. Or il semble que ce soient précisément ces abus là que le règlement ait ici en vue. L'entrée ou la fabrication des vins artificiels dans le port franc est absolument interdite. Enfin, une loi de 1893, sévèrement appliquée, défend le plâtrage et les vins étrangers plâtrés ne peuvent entrer dans le port franc, pour en sortir à destination de l'étranger, la mise à la consommation étant défendue, — que sous la condition d'être déclarés comme plâtrés et d'indiquer dès leur débarquement leur destination définitive. Toute contravention à cette loi est sévèrement réprimée (1) ».

De plus, le commerçant est responsable du coulage

1. Chambre de Commerce de Marseille, *op. cit.*, p. 25.

des vins, même sous clef de douane, sauf une allocation de 2 0/0. Ces mesures sévères soulèvent les plaintes des négociants en vin. A les entendre, ne pouvant approprier le vin au goût du consommateur, il n'y a pas d'exportation possible. Comme le dit en terminant le rapporteur de la Chambre de Commerce de Marseille, « selon le point de vue auquel on se place, ces plaintes seront fondées ou non. »

Cette phrase résume à elle seule toute la question des vins dans les zones franches : faut-il sacrifier le producteur au commerçant ? En Hongrie l'Agriculture a eu gain de cause. C'est pour la favoriser encore que nous voyons au milieu du port franc des silos à blés, déjà anciens. Contrairement à ce que nous avons vu à Hambourg, à Copenhague et ailleurs, ils ne sont point destinés aux céréales étrangères, mais bien aux blés, aux maïs, aux orges venus de la plaine hongroise pour l'exportation. Les silos sont nationalisés et les produits qu'ils renferment peuvent ainsi, sans payer de droits, rentrer sur le territoire douanier.

Dans le port franc, l'industrie n'est représentée que par quelques moulins à poivre et une usine travaillant le café qui semble peu prospère.

Fiume possède aussi un dépôt de pétrole situé loin de la ville : il n'y est pas entré de chargements depuis deux ans ; cela vient, comme nous l'avons déjà remarqué à propos de Trieste, de la tendance qu'ont les raffineurs à employer le pétrole de Galicie qui leur revient à moins cher.

Le mouvement du port de Fiume (1) était, pour les entrées et sorties,

En 1897 de 20.582 navires jaugeant 2.701.459 tonnes	
— 1898 — 21.457	— 2.954.874 —
— 1899 — 21.624	— 3.149.007 —
— 1900 — 21.467	— 3.369.265 —

Si le tonnage des navires tend à augmenter comme l'attestent ces chiffres, il ne faut pas en conclure que dans le port franc de Fiume l'activité soit bien grande.

Fiume est devenue en effet « un énorme marché de bois ». « Le Gouvernement hongrois, grâce au système des zones et au bas prix des tarifs de chemin de fer, permet l'exploitation des forêts de la Bosnie, de l'Herzégovine et le transport à Fiume de leurs bois et de leurs donnelles ». C'est ainsi que « ce qui entre dans le port de Fiume et ce qui en sort, ce sont surtout les produits du sol de l'Empire.

Il n'en est pas moins vrai toutefois que le port franc concourt à la prospérité de Fiume, prospérité assurée tant que durera l'exploitation intensive des forêts en Autriche-Hongrie, mais qui, celle-ci terminée, devra, pour durer, chercher d'autres voies » (2).

1. Chiffres empruntés au rapport de M. Muzet, *op. cit.*, p. 69.

2. Chambre de Commerce de Marseille, *op. cit.*, p. 27.

CHAPITRE VI

Pays divers.

§ 1

Kiao-Tchéou (1).

Deux missionnaires allemands avaient été massacrés dans la presqu'île de Kiao-Tchéou. L'Allemagne profita de ce double meurtre pour se faire donner à bail pour 99 ans, par la Chine, la rade qui porte ce nom et le territoire adjoint. La « cession à bail » constitue, on le sait, un euphémisme diplomatique inventé par les nations européennes pour permettre aux Chinois de « sauver la face ». En fait, c'était une annexion définitive.

Ce qui donne à Kiao-Tchéou une valeur considérable, ce sont d'une part, les facilités que les Allemands y trouvent pour l'établissement d'un port, et d'autre part, les immenses richesses de l'hinterland, qui comprend non seulement le Chantoung avec ses gisements et ses 36 millions d'habitants, mais encore la plus grande partie du

1. Voir la *Quinzaine Coloniale* du 25 novembre 1902.

bassin du Hoang-Hu, le plus important des fleuves chinois après le Yang-Tsé-Kiang.

Le premier soin des Allemands a été de s'établir non dans la ville chinoise de Kiao-Tchéou, située au fond de la baie, mais à Tsing-Tau, qui commande l'entrée de la baie et qui avoisine l'emplacement choisi pour l'emplacement du port à Tapatau.

« Les travaux du port, lisons-nous dans la *Quinzaine Coloniale*, ont été menés avec une méthode tout allemande : une somme de 20 millions de marks y a été affectée : c'est-à-dire qu'on veut faire vite et faire grand ».

Le petit port, n'ayant que des fonds de six mètres au maximum, est réservé aux navires de faible tonnage. Le grand port, protégé par trois digues aujourd'hui terminées, offrira aux grands navires un abri sûr. Il s'étend sur 293 hectares dont moitié ayant des fonds de 10 mètres, avec 5 bassins, un dépôt de chargement, des ponts de chargement métalliques et des chantiers pour le commerce qui sont déjà en mesure d'effectuer les réparations urgentes.

Dans la *Gazette de Woss*, de Berlin, du 3 novembre 1899, nous trouvons la note suivante : « Le territoire de Kiao-Tchéou, ayant été déclaré port franc, aucun droit ne sera perçu sur les marchandises utilisées sur territoire allemand, sauf un droit de consommation sur l'opium. D'après une communication officielle, le transit des marchandises d'or pour la Chine, donnera lieu à la perception d'une taxe, conformément au tarif conventionnel (1) ».

1. Voir sur ce point Dutoya, *op. cit.*, p. 191.

Les statistiques attestent déjà une grande activité commerciale, due à cet ensemble de mesures. En 1901, le commerce total qui n'avait atteint que 15 millions l'année précédente, s'est élevé à 35 millions (1). En 1899-1900, les recettes douanières de Tche-Fou, le grand port chinois voisin, avaient été dix-sept fois plus considérables que celles de Tsing-Tau ; en 1900-1901, elles n'ont plus été que huit fois plus importantes.

Non contente de ce premier succès, l'Allemagne a créé des voies ferrées. Une ligne qui aura 450 kilomètres, part de Tsing-Tau, dessert le port de Tapatau et ira bientôt jusqu'au centre de l'hinterland à Tsinan-Fou, chercher les houilles et les soies qui constituent la principale richesse de cette région. Cette ligne sera sans doute terminée en 1904. La ligne de Tsing-Tau à Tsinan-Fou sera ensuite prolongée au Nord-Ouest et au Sud par des embranchements qui la raccorderont au chemin de fer de Hankéou-Pékin. Une autre ligne de 200 kilomètres doit relier Tsing-Tau au grand port voisin, Tche-Fou ; enfin, une dernière ligne de 265 kilomètres est prévue vers le Sud sur Yi-Tchéou.

La création d'un port franc à Tsing-Tau a peut-être contribué à l'essor rapide de la nouvelle colonie, « mais il n'est que juste de reconnaître, que c'est surtout à une volonté gouvernementale hardie dans ses conceptions, ferme dans l'exécution de ses desseins, qu'en revient le principal mérite (2) ».

1. Chiffres cités par la *Quinzaine coloniale*.

2. *Quinzaine coloniale*.

§ 2

Gibraltar.

Gibraltar, possession anglaise depuis 1704, fut déclaré port franc sous le gouvernement de la reine Anne, le 19 février 1706.

Son commerce a décliné avec la prépondérance de la navigation à vapeur : les cotons et les laines que l'on y entreposait autrefois, sont maintenant dirigés par steamers directement des pays de provenance sur les pays de destination.

« Actuellement, nous écrit aimablement M. le Consul de France (1), Gibraltar n'a point d'importance commerciale comme port franc. On n'y effectue généralement que quelques transbordements de tabacs et de liquides. Il n'y existe point d'entrepôt d'autres marchandises pour la réexportation ou l'approvisionnement d'autres places.

Gibraltar est plutôt un port charbonnier où les navires relâcheurs qui se rendent de la Méditerranée dans l'Océan et vice-versa, viennent se ravitailler en combustible Le commerce des charbons est le seul qui ait quelque importance dans cette colonie britannique ».

Dans la *France Economique et Financière* nous trouvons exposées les raisons qui empêcheront toujours Gibraltar de devenir un port commercial de quelque valeur : La zone neutre qui sépare Gibraltar du terri-

1. Lettre 11 février 1903.

toire espagnol crée un obstacle aussi infranchissable entre le continent et le rocher sur lequel flotte le pavillon britannique, que si des déserts inexplorés les séparaient. Gibraltar ne possède ni voies d'accès par terre, ni centres de production ou de consommation dont il soit la porte de sortie ou d'entrée ; il ne possède point d'hinterland au point de vue économique.

Le chiffre même de ses ventes de charbon diminue chaque année, comme nous le prouve une statistique dressée par la Chambre de commerce de Gibraltar :

	tonnes
	—
1889	562.000
1890	450.000
1891	401.000
1900	303.000
1901	219.000
1902	167.000

L'étude de Gibraltar nous montre avant tout que la franchise seule ne peut donner à un port la prospérité. Elle ne saurait jamais remplacer pour lui un riche hinterland. Malte et Singapour sont aussi ports francs.

CHAPITRE VII

Les divers pays où l'on demande la franchise. — La France. — Le récent projet du Gouvernement.

L'extension rapide des ports de Hambourg et de Copenhague, quelle qu'en soit la vraie cause, a, depuis une dizaine d'années, gagné à la franchise de nombreux partisans.

Dans les pays qui ne possèdent pas encore de ports francs, une campagne se fait actuellement en faveur de cette institution : il en est ainsi notamment en Suède, en Espagne, et dans quelques-unes de nos colonies ; en France enfin, un projet de loi est à l'étude.

Certains (1) ont prétendu que depuis 1894, la Suède possédait un port franc, Wärtan ; nous avons écrit à Stockholm, et voici la réponse que nous avons reçue de la légation de France : « J'ai l'honneur de vous informer qu'il n'y a en ce qui concerne le port franc de Wärtan que des propos en l'air et aucun projet ferme » (2).

1. Notamment le *Petit Journal* du 2 juin 1901.

2. Lettre du 31 décembre 1902.

En Espagne, le projet de loi que le Conseil des ministres vient d'approuver et qui va être soumis prochainement aux Cortès accordera le bénéfice de la zone neutre à tous les ports qui rempliront certaines conditions. Jusqu'à présent, Barcelone est la seule ville qui se soit sérieusement préoccupée de la question et ait pensé à construire de grands dépôts commerciaux. Aussi, sera-t-elle la première à profiter de ce bénéfice, au grand désespoir des producteurs castillans qui poussent des cris d'alarme. « Ils craignent, en effet, que la minoterie de Barcelone, alimentée par les blés étrangers, ne parvienne à faire, grâce à la fraude, une concurrence déloyale aux blés de Castille. »

Cette question des ports francs est une de celles qui divisera le plus la majorité conservatrice, dans laquelle figurent en nombre les amis de M. Maura, l'ancien ministre de l'Intérieur du cabinet Silvela. Or, M. Maura n'a rien à refuser aux producteurs de blé de Valladolid.

Quant à Barcelone, elle compte absolument que la franchise sera accordée à son port et qu'elle parviendra ainsi à supplanter Marseille.

Au sujet de Bizerte, la résidence générale de France à Tunis nous donne les renseignements suivants :

... « Il est vrai que depuis quelque temps, un certain nombre de nos compatriotes de Tunis et de Bizerte, se sont associés pour faire auprès des pouvoirs publics des demandes collectives, en vue d'obtenir la concession, soit d'un port franc, soit d'une zone franche à Bizerte. Mais rien n'est définitif encore et cette question ne

sera peut-être pas résolue avant plusieurs mois (1) ».

Saïgon et Haïphong demandent aussi la franchise. Nous voyons en effet dans le *Petit Journal* du 27 janvier 1903 (courrier d'Extrême-Orient) : « Un fort mouvement d'opinion se fait jour à Saïgon en faveur de l'établissement d'une zone franche dans nos deux principaux ports indo-chinois : Saïgon et Haïphong, et nos nationaux ont entrepris une vive campagne dans ce but, campagne qui va être continuée à la Chambre des députés. Le gouverneur général de l'Indo-Chine, M. Beau, a même été saisi, d'ores et déjà, d'un projet élaboré par la Chambre de commerce du Tonkin qui réclame pour cette colonie un régime de franchise, grâce auquel elle pourrait voir son commerce prendre un essor nouveau en s'affranchissant des commissionnaires étrangers dont toutes nos colonies sont malheureusement tributaires.

Ce nouveau projet va être soumis à la prochaine session du Conseil supérieur de la Colonie ».

Dans une petite brochure publiée par la Chambre de Commerce de Haïphong, en 1902, à l'occasion de l'exposition de Hanoï et intitulée « le port de Haïphong (2) », nous lisons encore :

« Nous devons ajouter qu'un vœu de la plus haute importance, a été exprimé souvent par les économistes, et surtout par les notables commerçants, qui estiment que pour donner tout son essor au commerce du pays, la

1. Lettre du 16 janvier 1902.

2. Page 18.

déclaration de franchise du port de Haïphong serait la mesure la plus efficace à prendre ».

En France enfin, la question est à l'ordre du jour.

En 1899, trois propositions étaient déposées à la Chambre des députés.

La première, en date du 30 mars 1899, émanant de M. Brunet, était une proposition de résolution qu'il résu-mait dans le dispositif suivant :

Article unique. — « Le Gouvernement est invité à créer des ports francs à Marseille, Bordeaux, le Havre, Dunkerque, Djibouti, Madagascar, en Algérie, en Tunisie et sur tous autres points où cela paraîtra nécessaire dans l'intérêt du commerce et de la marine marchande ».

MM. J. Thierry, Rispal, Brindeau et Jourde, représentant les ports de Marseille, du Havre et de Bordeaux, demandaient le 4 mai 1899 à la Chambre, de voter la proposition dont la teneur suit :

Article 1^{er} — « Il pourra être établi par décret, dans toutes les villes dont les municipalités ou les Chambres de Commerce en feront la demande, des zones franches dénationalisées au point de vue douanier, sur lesquelles pourront s'effectuer en toute liberté toutes manipulations ou transformations de marchandises.

Article 2. — « Les zones franches sont concédées aux municipalités ou aux Chambres de Commerce pour une durée de 20 ans au minimum ».

Article 3. — « La douane n'a aucun droit de surveillance ni de contrôle sur les manipulations ou transformations de marchandises effectuées à l'intérieur des zones franches. Son rôle se borne à surveiller le périmè-

tre de ces zones et à escorter les marchandises entre le navire importateur ou la gare d'exportation.

L'entrée des marchandises destinées aux zones franches et la sortie des marchandises en provenant sont libres de tous droits.

Article 4. — Les zones franches étant créées uniquement en vue de faciliter les manipulations et transformations de produits destinés à l'exportation, le tarif maximum, augmenté de la surtaxe d'entrepôt, sera appliqué à tout produit sortant de la zone franche pour être introduit en France à la consommation de douane.

Article 5. — Pour permettre l'application immédiate du principe dans les villes non encore pourvues de zones franches, et pendant la période des formalités et travaux, il pourra être affranchi à titre provisoire, par arrêté préfectoral, des emplacements terrestres ou maritimes restreints ».

La troisième proposition, du 4 mai 1899, a pour auteur M. Antide Boyer, député de Marseille ; il demandait l'adoption de la mesure législative suivante :

Article 1^{er}. — Le gouvernement est autorisé à négocier la création de ports francs avec les départements, communes et Chambres de Commerce qui en feront la demande.

Article 2. — Des règlements d'administration publique détermineront les conditions dans lesquelles seront installés et gérés les ports francs.

Ces propositions furent successivement renvoyées à l'examen de la Commission du commerce et de l'industrie et M. Muzet, le 6 juillet 1901, déposait en son nom un rapport favorable à la création des zones franches.

La fin de la législature rendit caduques toutes ces propositions, mais la question était posée en France et les Chambres de Commerce firent alors connaître leurs opinions sur la franchise :

Celles de Marseille, de Bordeaux, de Dunkerque, de Cette, de La Pallice, de Saint-Nazaire, de Nantes, de Calais, de Bastia, d'Alger et d'Oran demandèrent des zones franches.

Celles de Paris, du Havre, de Troye et de Saint-Etienne acceptèrent en principe les propositions de loi qu'elles critiquaient cependant sur bien des points.

D'autres enfin émirent des vœux nettement défavorables ; ce furent celles d'Amiens, d'Angers, d'Angoulême, de Belfort, de Béthune, de Bolbec, de Cholet, d'Elbeuf, de Lille, de Périgueux, de Péronne.

Les partisans de la franchise furent néanmoins assez habiles et assez puissants pour obtenir que le Gouvernement prit en mains leur défense.

M. Trouillot, ministre du Commerce, de concert avec les Ministres des finances et des travaux publics, déposait donc sur le bureau de la Chambre des députés, le 4 avril 1903, le projet de loi suivant :

Article 1^{er}. — Dans les villes pourvues d'un port maritime, il peut être décidé, par décret rendu en Conseil d'Etat après enquête, que les marchandises seront admises en franchise de tous droits de douane et des taxes intérieures de consommation dans une portion du port et territoires adjacents.

Le décret précité ne peut intervenir que sur la demande

de la Chambre de Commerce et après avis favorable du Conseil municipal.

Article 2. — Les portions du domaine public comprises dans la zone franche restent soumises, chacune en ce qui les concerne, au régime qui leur est propre.

Les terrains dépendant du domaine public maritime qui seront reconnus nécessaires pour le fonctionnement de la zone franche, en vue d'y établir des magasins, des entrepôts ou des chantiers de constructions navales, peuvent être concédés à la Chambre de Commerce par décret rendu en Conseil d'Etat.

En outre, des décrets peuvent déclarer d'utilité publique l'acquisition par la Chambre de Commerce, en dehors du domaine public, des terrains utiles à la bonne exploitation de la zone franche. Il sera procédé à l'expropriation desdits terrains dans les formes prescrites par la loi du 3 mai 1841.

Article 3. — Les propriétaires de terrains compris dans le périmètre de la zone franche, pourront, dans le délai d'un mois à partir de la mise en demeure qui leur sera notifiée par la Chambre de Commerce, déclarer à la préfecture qu'ils entendent délaisser, moyennant indemnité, les dits terrains. L'indemnité à la charge de la Chambre de Commerce sera fixée conformément à la loi du 3 mai 1841. Au cas où des biens appartenant à des incapables, à des départements, communes, établissements publics ou à l'Etat sont compris dans le périmètre, leur délaissement aura lieu conformément aux dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article 6 de la loi du 22 décembre 1888.

Article 4. — La Chambre de Commerce doit, sur les terrains lui appartenant et sur ceux concédés par l'Etat, établir les magasins, hangars, voies ferrées et outillage nécessaires à la manutention, au transport et à l'emmagasinement des marchandises. Elle pourvoit à toutes les dépenses nécessitées par cette organisation ; elle prend également à sa charge le supplément de frais auquel donne lieu la surveillance du périmètre de la zone franche par l'administration des douanes.

Pour l'indemniser des dépenses mises à sa charge, elle sera autorisée, s'il y a lieu, à percevoir à son profit des péages établis dans des conditions fixées par les lois des 9 avril 1898 et 7 avril 1902, et des droits de magasinage, de manutention et de transport conformément à des tarifs arrêtés, après avis du Ministre des travaux publics, par le Ministre du Commerce.

Au cas de suppression de la zone franche, les terrains, bâtiments et matériel d'exploitation appartenant à la Chambre de Commerce et non utilisés pour la gestion de ses services, seront vendus par elle, à charge d'en verser le produit à l'Etat qui devra l'employer à améliorer ou à compléter les ouvrages du port.

Article 5. — La Chambre de Commerce a la faculté de concéder temporairement l'usage de ses terrains à des particuliers ou à des sociétés qui se chargeraient de la construction et de l'entretien des bâtiments et de l'outillage prévus au paragraphe 1^{er} de l'article 4. La concession est obligatoire lorsqu'il s'agit de l'établissement d'industries dont l'exercice est autorisé dans la zone franche.

Ces concessions sont approuvées, après avis du Ministre des Travaux publics, par le Ministre du Commerce ; elles ne peuvent être faites qu'à des Français, à des Sociétés ayant dans leur Conseil d'administration ou de surveillance une majorité de citoyens français, ou à des étrangers admis à fixer leur domicile en France.

Article 6. — Sont autorisées dans les zones franches, toutes opérations de manutention, de triage, de mélange, d'assortiment et de manipulation.

Y sont également autorisés les chantiers de construction de navires et toutes les industries annexes. Les navires construits dans ces chantiers n'auront pas droit à la prime de construction prévue par la législation en vigueur, mais ils seront exemptés du droit de douane et pourront réclamer la prime à la navigation dans les conditions prévues par la loi du 7 avril 1902.

Toutes autres opérations industrielles ayant pour objet de fabriquer ou de transformer des produits ou des marchandises sont interdites dans les zones franches, à l'exception toutefois de celles qui seront mentionnées dans le décret instituant la zone franche, conformément au paragraphe 2 de l'article 10.

Article 7. — Sont prohibées, à l'entrée des zones franches, les marchandises en provenance de pays contaminés dans les conditions prévues par les lois et règlements sur la police sanitaire, les produits visés à l'art. 15 de la loi du 11 janvier 1892, les poudres, armes et munitions, la saccharine et ses succédanés, les allumettes, les tabacs fabriqués et les contrefaçons en librairie.

Article 8. — Il est interdit d'habiter, de consommer et

de vendre au détail dans les zones franches, sauf les exceptions visées au paragraphe 4 de l'article 10.

Il est également interdit d'y céder ou d'y louer aucun emplacement ou bâtiment à des personnes ou à des sociétés ne remplissant pas les conditions prévues au paragraphe 2 de l'article 5.

Article 9. — Sont soumises au tarif général des douanes en vigueur et aux surtaxes spécifiées dans la loi du 11 janvier 1892, toutes marchandises qui passeront de la zone franche en territoire douanier. Toutefois, s'il est justifié à l'administration des douanes : 1° qu'elles proviennent directement des pays d'origine, elles seront exemptées des surtaxes précitées ; ou 2° qu'elles proviennent du territoire douanier, elles ne seront soumises à aucun droit.

Article 10. — Le décret instituant la zone franche déterminera :

1° Les limites de la zone, ses modes de clôture et les moyens de surveillance.

2° Les opérations industrielles auxquelles il pourra être procédé : Ces opérations ne pourront porter que sur les industries auxquelles le bénéfice de l'admission temporaire est accordé par la législation en vigueur.

3° Les justifications nécessaires pour que les marchandises soient exemptées du tarif général des douanes et des surtaxes conformément à l'article 9.

4° Les exemptions qui pourront être apportées aux dispositions de l'article 8 en faveur des agents chargés de la surveillance ou du personnel travaillant dans l'enceinte de la zone franche. Il ne pourra être livré à la consom-

mation que des objets ou des marchandises ayant acquitté les taxes fiscales.

5° Enfin il portera approbation du cahier des charges comprenant toutes les autres mesures nécessaires pour assurer l'exploitation de la zone franche.

Article 11. — Toute personne qui aura contrevenu ou tenté de contrevenir aux dispositions des articles 6, 7 et 8 de la présente loi, sera punie d'une amende de 300 francs à 5.000 francs ; en cas de récidive, l'amende peut être portée au double. Les produits et les marchandises sont confisqués.

Ces contraventions seront constatées comme en matière de douane et poursuivies devant les tribunaux correctionnels, soit à la diligence du procureur de la République, soit à la requête de l'administration des douanes.

Article 12. — Sont et demeurent applicables dans les zones franches, les lois du 28 juillet 1824 sur les altérations ou suppositions de noms en matière commerciale, du 23 juin 1857 sur les marques de fabrique et de commerce, du 26 novembre 1873 sur les timbres ou signes apposés sur ces marques, les traités et arrangements internationaux pour la protection de la propriété industrielle et enfin tous autres articles de lois ou de règlements en vigueur dans les ports maritimes, en ce qu'il ne sont pas contraires aux dispositions de la présente loi.

En outre, sont interdits dans les zones franches : 1° toute apposition sur des produits originaires de l'étranger soit en totalité, soit pour partie, naturels ou fabriqués, sur leurs enveloppes, étiquettes, marques, etc ; sur les imprimés ou écrits s'y rattachant, d'un signe et

d'une désignation ou indication quelconque de nature à faire croire que les dits produits proviennent intégralement du territoire français, ou du territoire d'une colonie ou possession française.

2° Tout usage de signes, désignations ou indications précitées et tout acte de vente ou mise en vente de produits ci-dessus mentionnés portant ces signes, désignations ou indications.

La saisie des objets illicites sera faite conformément aux dispositions de l'article 19 de la loi du 23 juin 1857.

Toute infraction à ces interdictions sera punie d'une amende de 50 à 2.000 francs et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 13. — L'article 463 du Code pénal est applicable aux infractions prévues par la présente loi.

Comme on peut s'en rendre compte par la lecture de ce projet, « certaines restrictions sont cependant apportées à l'exercice de la franchise. C'est ainsi que seuls jouiront de la permission d'user des ports francs les industriels qui bénéficient déjà de l'admission temporaire. Les lois et les traités internationaux destinées à protéger la sincérité de nos marques de fabrique sont appliqués dans l'enceinte privilégiée et, dans ce but, certaines sanctions nouvelles sont même prévues au projet de loi.

Il paraît donc, à première vue, qu'en acceptant le projet du gouvernement, on écarte tous les inconvénients qui peuvent résulter de la création des ports francs et que l'industrie et le commerce n'y trouveront plus que

des avantages ; mais, à la réflexion, les objections arrivent en foule (1) ».

Ce sont ces diverses objections que nous allons étudier.

1. Chambre de Commerce de Périgueux, 1903.

TROISIÈME PARTIE

Les inconvénients des ports francs en France.

Dans l'exposé des motifs du projet de loi déposé par M. Trouillot nous lisons : « notre intention formelle » est « de sauvegarder de la façon la plus complète les marchandises et les produits français » et « d'empêcher que les zones franches ne dégénèrent en un moyen de fraude » (1).

Le but est louable ; a-t-il été atteint ?

Nous étudierons donc les diverses objections faites le plus souvent à la franchise et nous verrons si les restrictions apportées à son exercice par M. le Ministre du Commerce nous permettent d'adhérer au récent projet déposé au nom du Gouvernement par M. Trouillot.

1. Exposé des motifs, p. 34.

CHAPITRE PREMIER

Les ports francs dénationalisent une partie du territoire.

Le port franc, nous l'avons vu, est une « zone exterritorialisée » sur laquelle peuvent s'effectuer, en toute liberté et en franchise des droits de douane, les opérations, les manipulations, les transformations interdites à l'intérieur du sol national. Ce serait donc, « chez nous, une parcelle du territoire français qui cesserait d'appartenir économiquement à la France » (1).

M. Marcel Dubois, dans un discours prononcé en 1901 à la Société Nationale d'Economie Politique, nous montre tous les dangers d'une pareille situation :

« Ce que visent les propositions nouvelles, relatives à l'établissement de ports francs, c'est pour une catégorie d'industriels et de commerçants, l'avantage de nouer plus librement leur intérêt à l'intérêt étranger, sur la lisière du pays français, l'avantage de rompre ou de

1. *L'Agriculture moderne* du 10 août 1902. *Les ports francs et l'agriculture.*

relâcher, à l'aide de ce privilège de position, le lien de solidarité matérielle qui les unit au reste de la nation. Or, la solidarité matérielle des divers éléments de la nation, le resserrement et la mise en commun des ressources de richesse, importent aujourd'hui à la solidarité morale, en sont la condition, l'ossature même ; une guerre devant être désormais la revanche de deux groupes de richesses tout autant que de deux groupes humains, il importe que les biens, que les ressources dont dispose un groupe, soient, dès le temps de paix, exercés à se rapprocher, à concourir aux mêmes desseins, à faire le même effort ; c'est une mobilisation aussi précieuse à préparer que celle des soldats, des chevaux, des canons. Une industrie, une entreprise de transports maritimes, un réseau de voies ferrées, doivent être non seulement localisés en France mais détenus par des Français ; sinon, le jour de l'épreuve guerrière (1), le simple retrait, à plus forte raison, l'hostilité des éléments étrangers, paralyse une des forces vives de la nation. Une nation qui se laisse tranquillement internationaliser dans sa richesse en temps de paix est déjà battue quand on lui déclare la guerre, car tout ce qui est chez elle, n'est pas à elle. Le fait est d'autant plus visible dans le cas que nous envisageons, qu'il s'agit précisément d'exterritorialiser une part du pays, d'amputer un lambeau de notre zone maritime

1. Même sens. M. Villey. *Principes d'Economie politique*, p. 613 : « Il faut être indépendant de l'étranger pour tout ce qui intéresse la défense nationale. Il y a là une question politique de premier ordre qui prime l'intérêt économique. »

pour y faire économiquement quelque chose comme la transfusion d'un sang de la circulation internationale, les artères qui la reliaient au corps étant coupées. »

L'Etat Autrichien envisageait de la même façon le privilège de l'exterritorialité quand en 1891 il enlevait à la ville de Trieste son ancienne franchise, lui reprochant « d'être un port international et de ne pas montrer assez de sollicitude pour l'exportation des produits autrichiens » (1).

Dans le projet déposé par M. Trouillot, nous voyons que la « Chambre de Commerce a la faculté de concéder temporairement l'usage de ses terrains à des particuliers ou à des sociétés qui se chargeraient de la construction et de l'entretien des bâtiments ». Et plus loin, ces concessions « ne peuvent être faites qu'à des Français, à des Sociétés ayant dans leur Conseil d'Administration ou de Surveillance, une majorité de citoyens français ou à des étrangers admis à fixer leur domicile en France » (art. 5).

L'élément étranger serait ainsi largement représenté, trop largement même à notre avis et cependant « la Société pour la Défense du Commerce de Marseille » se plaint de cette mesure qu'elle qualifie « de peu libérale et difficile à justifier. Libres d'exercer le commerce ou l'industrie sur notre territoire, nous ne comprenons pas que les étrangers soient exclus d'une portion de ce territoire dénationalisé au point de vue douanier » (2).

1. M. Muzet, *op. cit.*, p. 60.

2. Déposition faite le 24 juin 1903 par M. A. Artaud, président de la Société, devant la Commission parlementaire du Commerce

Le texte de l'article 5, comme aussi les prétentions émises par la « Société pour la Défense du Commerce de Marseille », nous confirment dans notre opinion que si nous avons des ports francs en France, l'exterritorialité sera pour nous un danger.

En 1814, on envisageait déjà ainsi la question en France, et à la Chambre des députés, le 5 décembre, M. de Francoville disait à propos de Marseille dont on demandait alors la franchise : « L'affranchissement du port de Marseille sera dès lors un port qu'acquiesceront sur les côtes de France, l'Angleterre, la Hollande et tous les pays qui se livrent au commerce, pour y rivaliser avec notre industrie, mettre en concurrence leurs produits et leur procurer au sein de la France et par la médiation de ses propres commerçants de nouveaux débouchés ».

Aujourd'hui, la Chambre de Commerce d'Amiens pense encore que « des établissements industriels seraient certainement fondés par des étrangers dans les zones franches et que cette concurrence produirait les effets les plus désastreux pour nos industries similaires ».

C'est aussi l'avis de la Chambre de Commerce du Tréport, qui prétend que l'immigration d'éléments étrangers se produira fatalement au détriment de nos compatriotes » et elle ajoute : « Nous assistons actuellement en Europe, voire même en Amérique, à la réaction qui s'oppose dans le monde commercial et industriel, à

et de l'Industrie, sur le projet de loi portant création de zones franches.

l'absorption des affaires par ces « trusts » gigantesques qui bouleversent la loi des échanges. Il est de toute évidence que la création des ports francs, favoriserait dans notre pays l'éclosion de ces « trusts » en vue de l'exploitation même de ces ports ». Elle conclut en protestant « énergiquement contre l'établissement de ports francs et de zones franches dans la Métropole (1) ».

1. Même sens. Chambre de Commerce de Béthune : « L'industrie étrangère viendra s'y implanter et faire une concurrence redoutable à nos produits nationaux ».

CHAPITRE II

L'Agriculture et les Ports francs.

Au début de 1903, lors de la discussion du budget du ministère du commerce devant la Chambre des députés, les représentants de Marseille demandèrent au Ministre du commerce s'il était disposé à présenter un projet de loi pour autoriser la création de zones franches dans les ports maritimes.

« Le Ministre du commerce répondit qu'un projet de loi était préparé dans ce sens et qu'il serait déposé sur le bureau de la Chambre, dès qu'il aurait reçu l'adhésion des autres ministères intéressés, celui des finances et celui des travaux publics.

Et le Ministère de l'Agriculture ? Il n'en a pas été plus question que s'il n'avait jamais existé (1) ».

La question des ports francs est cependant agricole par bien des côtés. « L'association syndicale des viticulteurs propriétaires de la Gironde », s'est à juste titre

1. Journal *l'Agriculture Moderne*, 8 février 1903.

émue de ce projet. Elle craint « que nos vieilles maisons de vins » ne soient « bientôt débordées par la concurrence des falsificateurs de tous les pays qui viendront s'établir dans le port franc. Ces craintes sont-elles fondées ? Nous le verrons en étudiant tout à l'heure les dangers que cette institution ferait courir au bon renom de nos produits.

Hambourg et Copenhague, avec leurs énormes magasins-silos, nous permettent de supposer qu'après les vins étrangers, les blés étrangers occuperont dans les zones franches la place la plus considérable. « S'il ne s'agissait que de prévoir de vastes dépôts de grains établis dans les zones, on ne pourrait qu'en être satisfait, tant au point de vue des subsistances que du fonctionnement régulier de notre régime économique, mais il faut songer aux conditions particulières dans lesquelles se trouvent ces dépôts, à leur voisinage immédiat de la barrière douanière qui permettra en un clin d'œil de les amener sur le marché, au secret qu'il sera si facile de garder, dans la partie reculée des ports où sera établie la zone, relativement aux quantités emmagasinées. On ne saurait douter qu'il y a là un instrument dangereux (1) ».

Quant au maïs, lisons-nous dans l'*Agriculture moderne* (2), celui de Russie, de Roumanie, de Turquie, d'Amérique, viendrait remplir les magasins des zones franches. Ne parle-t-on pas déjà à Marseille, de distille-

1. Déposition de M. Forestier, membre de l'Association de l'Industrie et de l'Agriculture françaises devant la Commission parlementaire du Commerce et de l'Industrie, 1903.

2. 10 août 1902.

ries de maïs qui enlèveraient à nos distilleries et aux cultivateurs qui les alimentent le peu de débouchés qu'on leur a laissés.

Il n'est pas non plus téméraire d'affirmer que d'importantes minoteries surgiraient dans les zones franches. Pense-t-on de bonne foi que ce ne serait pas au détriment des farines françaises ? Les vaisseaux partant des ports francs n'emporteraient certainement plus que des farines faites avec des blés étrangers, étant donné surtout le discrédit, d'ailleurs parfaitement injustifié, que l'on cherche à jeter sur les farines françaises. « Qui pourrait nous dire combien les farines étrangères exportées des zones franches représenteraient de kilogrammes et d'hectares de blés français sacrifiés aux blés d'origine étrangère » ?

Notre élevage, lui aussi, a tout à craindre de cette institution. La déposition de M. Fortier nous le prouve : il s'établira, dit-il, dans la zone franche, des abattoirs qui permettront au bétail des nations étrangères de venir concurrencer le nôtre sur certains marchés. Des faits actuels et incontestables montrent ce danger. « De source officielle, on sait que la Russie, trouvant avantage à introduire ses bestiaux en Angleterre sous forme de viande abattue, a demandé l'autorisation au gouvernement français d'effectuer l'abattage dans un de nos ports de la Manche. Cette opération implique l'existence du port franc et par là même, on voit les effets funestes qu'exercerait le port franc sur notre élevage ».

Notre agriculture a donc tout à redouter de l'institution des ports francs. Ce sont ces craintes qui faisaient

émettre à la Société des Agriculteurs de France, le 14 mars 1903, sur la proposition de M. Le Breton, un vœu tendant à ce que les propositions visant la création « de ports francs, de dépôts francs ou de zones franches sur un point quelconque de la France continentale, de l'Algérie ou de la Tunisie, soient repoussées par le Parlement ». Dans sa séance du 4 mars 1904, la Société des Agriculteurs de France renouvelait ce vœu.

« La Société d'Agriculture, d'Horticulture et d'Acclimatation du Var » émettait aussi dans sa séance du 22 décembre 1899 un vœu demandant que, « au cas où le gouvernement croirait devoir accorder un ou plusieurs ports francs en France,... tous les produits agricoles étrangers soient exclus du bénéfice du port franc ».

Le 17 novembre 1902 « l'Association Syndicale des viticulteurs propriétaires de la Gironde », plaçant pour son saint, demandait que si un port franc était créé à Bordeaux, « les vins en soient exclus, ainsi que de tous les ports francs qui pourraient être établis dans d'autres villes ».

A la date du 3 décembre 1902, l'« Association de l'Industrie et de l'Agriculture françaises » protestait contre le projet portant création de zones franches en France.

Enfin, le 25 novembre 1902, l'« Union du Sud-Est des Syndicats Agricoles » émettait le vœu « que les représentants de l'Agriculture française au Parlement repoussent de tous leurs pouvoirs le projet de loi déposé par M. le Ministre du Commerce ».

CHAPITRE III

La fraude et les ports francs.

Un port franc peut donner lieu à diverses fraudes : les unes lèsent les intérêts du Trésor, les autres s'exercent au détriment de notre production nationale.

Le décret du 3 nivôse de l'an III supprimait les franchises de Dunkerque et de Bayonne parce que ces deux ports étaient devenus des foyers de contrebande vers l'intérieur. Ces deux exemples, tirés de notre histoire, pourraient nous faire craindre qu'un retour à la franchise ne ramenât chez nous de semblables abus ; M. Chaumet, rapporteur de la Commission parlementaire du Commerce et de l'Industrie, nous semble fort rassuré sur ce point : « le port franc, nous dit-il, tel que nous le concevons, n'est pas comparable au port franc d'autrefois... lorsque la franchise est étendue à une ville entière ou à toute une région, il est évident que la contrebande y est relativement facile. Mais ici, la zone soustraite à l'influence douanière est peu étendue ; elle est entourée de murs élevés ou de doubles grilles ; elle est surveillée jour et nuit à l'intérieur comme à l'extérieur ; les ouvriers sont visités

à la sortie... La contrebande y est donc beaucoup plus périlleuse que sur un point quelconque de nos frontières maritimes ou terrestres (1) ».

Certes, ces assertions contiennent, il faut le reconnaître, une grande part de vérité, mais faut-il en conclure qu'aujourd'hui un port franc ne donnera plus lieu à des importations illicites ? Nous ne le croyons pas.

Et en effet, nous pensions tout naturellement que le grand avantage d'un port franc était de permettre à des Français l'installation dans la zone d'industries prohibées à l'intérieur comme la fabrication des poudres, celle des allumettes et des cigares. « On ne voit pas, *à priori*, dit M. Estrine (1), un des plus chauds défenseurs de la franchise, pourquoi l'Etat nous empêcherait de fabriquer, pour l'exportation, des allumettes, des cigares, etc., en sa qualité de concurrent ? Ce serait, certes, arbitraire, mais du moins compréhensible, si l'Etat exportait ces articles ; mais l'Etat n'en exporte point lui-même et ce qu'il vend aux commissionnaires exportateurs a si peu d'importance qu'il ne vaut vraiment pas la peine d'en faire mention ; et l'on ne comprend pas dès lors à qui pourrait venir l'idée d'empêcher de fabriquer en France ces articles que nos colonies sont forcées d'acheter aujourd'hui à Hambourg, à Stockholm, etc. ; ce serait priver, sans compensation pour personne en France, nos ouvriers d'un travail assuré et notre marine marchande d'un fret de sortie rémunérateur ». Ces industries sont donc de celles pour lesquelles une zone franche aurait le plus raison

1. M. Estrine, *op. cit.*, p. 14. Même sens : M. Muzet, *op. cit.*, p. 141.

d'être ; or, voici que dans l'article 7 du projet de loi nous voyons : « sont prohibés à l'entrée des zones franches les poudres, armes et munitions, les allumettes, les tabacs fabriqués.... »

Pourquoi alors ces prohibitions qui au premier abord nous semblent illogiques ? L'Etat craint l'infiltration des produits et M. Trouillot lui-même nous l'apprend dans l'exposé des motifs (1) :

« Il a paru bon d'écarter ces produits du port franc, dans l'intérêt tant du trésor que de la sécurité publique ».

Voilà donc avoué par le Ministre du Commerce lui-même le danger des zones franches : elles facilitent les importations illicites.

Comment se produiront-elles ? M. Chaumet n'y croit pas ; il nous dit que le port franc sera « entouré de murs élevés ou de doubles grilles » ; ce sera bien un obstacle à l'infiltration des produits, mais ce que ne semble pas prévoir le Gouvernement, quelque rigoureuse que soit la surveillance exercée aux abords de cette superficie franche, aucun obstacle n'empêche un négociant habile et hardi de retirer en franchise sous le couvert de la réexportation les marchandises du lieu où elles sont déposées, puis lorsque le navire est arrivé en pleine mer, de répartir les marchandises sur plusieurs chaloupes qui viendront les rapporter à des complices qui font le guet sur le rivage (2). C'est ce qui faisait dire dernièrement encore

1. P. 25.

2. Voir M. Dutoya, *op. cit.*, p. 11.

à la Chambre de Commerce de Béthune, « nos ports maritimes seront des foyers de contrebandiers ».

Mais à côté de cette fraude nuisible aux intérêts du Trésor, il en est une plus importante, inhérente à la nature même de tout port franc : « c'est la sophistication des produits qui ont porté le renom de la France aux extrémités du monde, c'est l'avilissement de nos marques, c'est la concurrence directe créée par nous à ce qui constitue le plus important de notre richesse nationale » (1).

L'exemple de ce qui se passe à l'étranger, à Hambourg, à Brème, à Copenhague, à Fiume, justifie pleinement les craintes de nos agriculteurs et de nos industriels. Elles se trouvent en quelque sorte officiellement confirmées par une note concernant le port de Hambourg et qui figure dans les fascicules des *Annales du Commerce extérieur* publiées par le Ministère du Commerce. Voici les termes mêmes de cette note :

« Dans le port de Hambourg, on peut manipuler, reconditionner, transformer, toute espèce de marchandises sans contrôle, ni assistance quelconque de la Douane. — C'est ainsi que, recevant une caisse de fleurs artificielles de Paris, en même temps qu'une caisse de fleurs de Saxe et une de Vienne, on peut les ouvrir, les mélanger et faire une nouvelle caisse ».

Comme le remarquait M. Jaubert à l'Association de l'Industrie et de l'Agriculture Françaises, c'est déjà pour nous servir de cet exemple singulièrement topique « un

1. Chambre de Commerce de Lille. Compte-rendu de la séance du 22 novembre 1901, p. 25.

fait bien grave que l'on puisse, à l'étranger, recevoir en franchise des produits pour lesquels le goût particulier de nos fabricants est partout recherché, réexpédier sur un point quelconque du globe ces produits après les avoir revêtus d'une étiquette locale, et procurer ainsi à l'industrie du pays réexpéditeur une réputation et par suite une clientèle injustement acquises (1) ».

Tout en reconnaissant « la sincérité de cette indignation », M. Chaumet déclare cependant qu'elle « le surprend ». « Sans doute (nous dit-il), si un commerçant vend ces fleurs mélangées comme étant d'une provenance exclusive (2), il manque de loyauté, il trompe sur la marchandise à vendre ; mais, s'il n'indique pas une fausse origine, s'il se borne, après avoir fait un mélange qui agréé à la clientèle, à le vendre sous sa marque particulière, nous le demandons : où est la tromperie ? Où est la fraude ? (3) ».

Que le commerçant n'ait pas l'intention de commettre une fraude, nous voulons bien l'admettre ; mais, il n'en

1. Le *Travail national* du 9 juillet 1899 et la *Réforme Economique* du 9 juillet 1899.

2. A entendre les plus chauds partisans de la franchise, nous finissons par croire qu'il en serait ainsi : « L'exportation nationale au moins prendrait quelque essor. Les noms français, placés sur les barils, les caisses, les bouteilles, rappelleraient à l'univers, un peu trop oublieux de nous, que nous existons toujours. Il reste à savoir, si l'élan étant donné, nous serions gens à emboîter le pas, ou, à laisser au contraire l'étranger s'enrichir seul chez nous ; mais cela même est un détail ». *Revue politique et parlementaire*, 10 septembre 1901.

3. M. Chaumet, *op. cit.*, p. 14. Même sens M. Estrine, p. 15 à 18.

est pas moins certain que ces opérations, pratiquées dans nos ports, nuiront à notre commerce. Supposons que le Havre soit port franc : une caisse de fleurs artificielles venant de Saxe y est mélangée avec une caisse de provenance viennoise ; le tout est soigneusement emballé. Sur le colis on peut lire : « Fabrique de fleurs artificielles — MM. X, Y et Cie — zône franche du Havre ». M. Trouillot tolère ces indications. Que pourra bien penser un Américain recevant cette caisse ?

Pour lui, zône franche du Havre, ou le Havre, ou Paris, ou la France, ce sont des mots synonymes ; la caisse, il est vrai, ne porte pas la mention fabrique « française » de fleurs artificielles, mais seulement « fabrique de fleurs artificielles » ; pour qui ne cherche pas à lire entre les lignes, il n'y a pas de différences ; et puis, se dira-t-on, la caisse vient d'un port français, pourquoi se perdre en conjectures ? L'Américain jugera nos produits par ce qu'il croira en être des échantillons ; il trouvera notre fabrication inférieure à ce qu'elle était autrefois ; il se dira qu'à Hambourg ou à Vienne on trouve maintenant aussi bien : il s'y adressera désormais, les communications avec l'Amérique y étant plus commodes ; ce sera autant de perdu pour nous.

De cet exemple pris entre mille, nous tirerons deux conclusions : c'est tout d'abord qu'une concurrence déloyale à notre commerce serait facilitée par l'institution des ports francs ; c'est ensuite que cette concurrence serait d'autant plus dangereuse que les produits qui sortiraient du port franc seraient plus inférieurs.

Or, que seraient ces produits si nous avions des ports

francs ? Il est vraisemblable que ce qui arrive à Hambourg sous ce régime se passerait également chez nous ; « les rapports officiels, comme les études particulières, relèvent les abus qui s'y produisent (1) ».

Les facilités qu'offre le port franc à la libre manipulation des vins et alcools permettent en effet de savants mélanges. « Les Hambourgeois se sont dit qu'on pouvait opérer aussi bien sur les rives de l'Elbe que sur celles de la Garonne les coupages destinés à « remonter » un vin trop faible et l'absence de douanes les met à l'abri des surveillances indiscrètes ou gênantes. De même, ils ont appris, et ils pratiquent plus aisément que leurs maîtres, l'art d'infuser à propos de l'alcool allemand dans un vin naturel, ou bien ils le baptisent « Cognac » sans lui imposer d'inutiles transports (2) ».

La Chambre de Commerce de Rouen dit encore que « Hambourg, dont l'importance comme vignoble avait été ignorée jusqu'ici, livre partout maintenant au monde entier des vins de Bordeaux et des eaux-de-vie de Cognac à des prix défiant toute concurrence et que les rhums qui proviennent de ce port ne présentent pas une moindre différence de prix avec ceux des Antilles ».

Comment Hambourg est-il arrivé à ce résultat ? M. Aftalion (3) nous l'apprend. La fraude sur les vins et liqueurs s'exerce à Hambourg dans de grandes propor-

1. Chambre de Commerce de Rouen.

2. M. de Rousiers, *op. cit.*, p. 202 à 222.

3. Rapport présenté par M. Aftalion à la Société d'Economie Politique Nationale sur les industries du port franc de Hambourg. *Travail National* du 27 janvier 1901.

tions et en raison des facilités que donne la législation, le port franc est devenu, pourrait-on dire, « le quartier général des falsificateurs et des fraudeurs ».

« Il ne s'agit pas seulement, comme on pourrait le croire, et bien que ces opérations se fassent sur une large échelle, de mouillage et d'addition d'alcool, mais d'une véritable fabrication de vin étranger, fabrication opérée dans des conditions telles que le faux bordeaux présenté comme vrai, peut se débiter à 30 francs la pièce en laissant au fabricant une large marge de bénéfice ».

Les importations et les réexportations de vins non mousseux se répartissent ainsi à Hambourg pour l'année 1899 :

	Importations		Exportations	
	Hectolitres	Milliers de marks	Hectolitres	Milliers de marks
Par mer	285.795	20.769	111.076	8.065
Par Elbe et chemins de fer. . .	33.901	3.119	176.161	13.721
Totaux	319.696	23.888	287.237	21.786

En 1899, Hambourg a donc exporté presque autant de vins qu'il en a importé. La différence n'est que de 32.459, « notoirement inférieure à la consommation locale, ce qui est suggestif, puisqu'on trouve dans cette considération une preuve indirecte qu'en réalité l'exportation est plus considérable que l'importation, ce qui démontre surabondamment l'adjonction de mixtures et de fabrication ».

La statistique du commerce de Hambourg pour les cognacs, le rhum, et le genièvre est plus intéressante encore :

Pour les cognacs :

	Importations			Exportations		
	Hectolitres	Milliers de marks	Prix moyen	Hectolitres	Milliers de marks	Prix moyen
Par mer. . .	12.302	2 741	223	14.539	1.203	83
Par Elbe et ch. de fer. .	1.082	241	223	10.651	2.375	223
Totaux .	13.384	2.985		25.190	3.578	

Ainsi, d'après les chiffres officiels, Hambourg a reçu 13.384 hectolitres de cognac ; il en a réexporté 25.190, c'est-à-dire presque le double. Pour comble, la valeur totale du cognac exporté n'est que très légèrement supérieure à celle du cognac importé.

La raison en est dans la diversité du prix de vente. Le prix moyen de l'hectolitre destiné à la consommation allemande est de 223 marks ; destiné aux marchés extérieurs, il tombe à 83 marks, prix moyen, et parfois même à 35 marks :

En 1899 en effet, 3.520 hectolitres de cognac furent vendus au Siam au prix moyen de 35 marks l'hectolitre, soit en monnaie française, 44 centimes le litre !

Pour le rhum, les chiffres de 1899 sont plus instructifs encore :

	Importations			Exportations		
	Hectolitres	Mille marks	Prix moyen	Hectolitres	Mille marks	Prix moyen
Par mer. . .	14.026	1.690	120	63.253	2.055	32
Par Elbe et chem. de fer.	486	58	120	7.848	941	120
Totaux . .	14.512	1.748		71.101	2.996	

La quantité de rhum exportée est quintuple de la quantité importée, tandis que la valeur totale ne double

même pas. Le prix moyen de l'hectolitre, de 120 marks à l'importation, de 120 marks encore à l'exportation par l'Allemagne, tombe à 32 marks pour les exportations vers l'étranger. L'ouest africain semble tout particulièrement affectionner cette liqueur hambourgeoise : il en reçoit 11.972 hectolitres à un prix moyen de 21 marks l'hectolitre ou de 26 centimes le litre !

Mêmes constatations pour le genièvre ; Hambourg, en 1899, en importe 20.096 hectolitres ; il en exporte 64.250 hectolitres, soit plus du triple. La valeur moyenne de 43 marks tombe à 28 marks s'il est exporté en Afrique !

M. Aftalion nous donne la raison de toutes ces multiplications à bon marché : « si par une habileté qui paraît tenir du surnaturel Hambourg parvient ainsi à multiplier les quantités de rhum ou de cognac qu'il reçoit, il ne fait pas preuve du même talent en ce qui concerne les alcools de grains et de pommes de terre. Hambourg importe de l'étranger ou de l'empire allemand 437.263 hectolitres de ces alcools. Il en exporte seulement 239.844 hectolitres. Près de 200.000 hectolitres d'alcool ne sont pas réexportés ! Que deviennent-ils ?

Il semble que nous découvrons ainsi le mot de l'énigme. Le pouvoir magique de Hambourg consiste simplement à rectifier les alcools bruts de grains et de pommes de terre qu'il reçoit, et à les dénommer pour l'exportation « fine champagne » ou « rhum des Antilles » après certaines additions et une manipulation d'ailleurs fort sommaires.

La préparation de ces liqueurs spéciales, dites rhum ou

cognac, se fait principalement dans le port franc Elle peut se faire aussi dans trois fabriques cadénassées existant à Hambourg et jouissant du privilège de rectifier l'alcool étranger qu'elles importent en franchise ».

Brême travaille aussi le vin, mais sur une plus petite échelle. Chaque année, nous dit M. Muzet (1), « 25.000 hectolitres de vins français mélangés avec 75.000 hectolitres de vins portugais y produisent 100.000 hectolitres de vins français généralement appelés Bordeaux ».

Par ailleurs le rapport de M. André Ferrière qui a étudié le fonctionnement du port de Copenhague, nous apprend que 6 maisons de vins se sont installées dans la zone franche. « Elles travaillent, nous dit-il, pour l'exportation, et ont toute liberté pour travailler et couper leurs vins comme elles l'entendent ».

M. Le Carpentier, dans l'*Eclair*, termine ainsi son étude sur la manipulation des vins dans les ports francs : « la chimie inorganique a sans doute plus de part que la physique dans ces coupages ». Or, si à Hambourg, à Brême ou à Copenhague on fabrique de faux cognacs, de faux bordeaux, de faux champagnes, cela, toute réserve faite au point de vue de la moralité de l'opération, n'est fâcheux qu'au point de vue de leur clientèle. S'il lui plaît de se laisser tromper, c'est son affaire. Le commerce et l'industrie allemands ou danois n'en souffrent pas : ils ne sont pas producteurs.

En France, il en serait autrement : « ce sont ces mêmes produits, c'est-à-dire, des produits soi-disant français

1. M. Muzet, *op. cit.*, p. 31.

qu'on y fabriquerait, au préjudice de la production et du commerce national honnête. On lui enlèverait une partie de sa clientèle, en même temps qu'on lui porterait un préjudice moral considérable, par la dépréciation de ses produits (1) ».

M. Trouillot a senti le grave danger que nous feraient courir les ports francs et dans l'article 12 (2) de son projet il cherche à le conjurer. M. Chaumet pense aussi qu'avec les restrictions apportées à la franchise par le projet actuel, toute crainte de fraude doit être écartée : « On raisonne comme si la zone franche devenait à tous égards, un territoire étranger, comme si les lois françaises, et notamment les lois réprimant la fraude n'y étaient pas applicables. Le port franc n'est considéré comme territoire étranger qu'au point de vue douanier, mais toutes les lois civiles et pénales en dehors des lois douanières y reçoivent leur entière exécution. Nous avons donc le droit de conclure que grâce aux garanties qui n'existent pas dans d'autres pays, il est vrai, mais qui sont prévues dans le projet actuel, les ports francs ne seront pas en France un foyer de fraude ; au contraire, la fraude y sera impossible, en tous cas, plus difficile et plus rare qu'au dehors ».

Le but du port franc, avons-nous pensé, est de laisser à l'industriel ou au commerçant une entière liberté pour recevoir, manipuler, réexporter les produits, et voilà que le projet du Gouvernement songe à restreindre les

1. Le *Travail national* du 27 janvier 1901.

2. Voir plus haut p. 140.

avantages de la franchise ! Il n'y aura pas de douaniers, nous dit-on, mais des agents salariés par l'Etat qui contrôleront les opérations, empêcheront celles qui leur sembleront illicites, dresseront des procès-verbaux, enverront les contrevenants devant les tribunaux répressifs ! Les tracasseries de la douane ne seraient pas plus insupportables, ne tardera-t-on pas à dire ! Pourquoi donc créer des ports francs si l'on ne doit pas y être tranquille ? La surveillance dans un port franc est un non-sens.

Enfin, bien qu'illogiques, ces restrictions à la franchise parviendraient-elles à sauver notre bonne réputation commerciale si elles étaient appliquées ? Nous avons en France, notamment dans le Sud-Ouest, pour les vins et eaux-de-vie, des marques connues et appréciées. Ces marchandises se vendent cher, mais à la condition qu'elles présentent une complète garantie de sincérité. Les viticulteurs plus que tous autres redoutent donc à bon droit la fraude dans la dénomination des marchandises, dans la sophistication des produits, dans les indications d'origines. Ce sont les principaux intéressés et voici ce qu'ils pensent des mesures de protection contenues dans le projet du Gouvernement.

« On propose il est vrai (disent-ils), de faire un règlement pour prévenir ce grave danger. Que sera ce règlement, qui sera chargé de surveiller son application ? Les viticulteurs savent par expérience, comment les administrations se préoccupent des lois lorsqu'elles ne présentent pas d'intérêt fiscal ! Il serait trop long d'énumérer toutes les lois protectrices de la viticulture

française qui n'ont jamais été appliquées, malgré les réclamations incessantes des Sociétés agricoles. Mais, dans le port franc, où aucune administration n'aura accès, qui pourrait donc réprimer les infractions aux règlements ? Dans la pratique, chacun fera ce qui bon lui semblera..... Les pratiques frauduleuses, usitées à Hambourg, se reproduiront donc à Bordeaux, mais avec combien plus d'avantages, parce que les Bordeaux que l'on expédie de Hambourg sont frappés d'une certaine suspicion dans les pays de consommation..... Nous avons à redouter que cette suspicion s'étende à nos propres vins, lorsque l'étranger saura qu'il existe à Bordeaux des fabriques de vins ; nos concurrents de l'étranger se chargeront de le lui apprendre sans préciser dans quelle partie de la ville ces fabriques se trouvent (1). »

Tels sont, malgré les restrictions apportées à la franchise par M. Trouillot, les dangers que la création de ports francs ferait courir à la viticulture comme aussi aux autres branches de notre production nationale. C'est l'avis de l'« Association syndicale des Viticultures propriétaires de la Gironde » ; c'est ce que redoutent aussi les Chambres de commerce d'Amiens, d'Angers, de Béthune, de Bolbec, de Clermont-Ferrand, de Dijon, d'Elboeuf, de Lille, de Belfort, notamment.

1. Association syndicale des Propriétaires viticulteurs de la Gironde.

CHAPITRE IV

Les Industries de l'Intérieur et les ports francs.

Les ports francs, avons-nous vu, peuvent être soit des « freihafen », soit des « Zollausschlussgebiete », soit des « freibezirke ».

Actuellement, chez nos voisins, le « freihafen » est considéré comme jouissant d'une franchise aussi étendue qu'elle peut l'être, puisque seul il comporte dans ses limites l'existence d'établissements industriels.

La zone franche que nous propose M. Trouillot nous semble être de ce type ; dans l'exposé des motifs, il nous dit en effet : « si dans le port franc le commerce est libre, il ne doit pas en être de même de l'industrie ; .. à notre avis, le port franc doit être principalement commercial et accessoirement industriel ».

Dans un premier paragraphe nous rechercherons les effets qu'auraient sur certaines de nos industries un port franc commercial.

Dans un second paragraphe nous verrons ce qu'entend M. le Ministre du commerce par ces mots « accessoirement industriel ».

Dans un troisième enfin, nous étudierons les conséquences qu'auraient pour nos industries ce port franc « accessoirement industriel ».

§ 1

Conséquences d'un port franc commercial.

Dans l'enceinte affranchie, le commerce bénéficiera d'une liberté complète ; toutes les marchandises pourront être librement débarquées ou embarquées, déballées ou emballées. Il sera possible sans formalités, ni entraves de les trier, de les assortir ou de les mélanger, de diviser ou de réunir des colis ; en un mot, toutes les facilités seront données aux négociants pour manutentionner ou manipuler leurs produits (1).

Malgré les restrictions apportées à cette liberté par les paragraphes 1 et 2 de l'article 12 (2), les fraudes sont cependant à craindre. La viticulture et même toutes les branches de l'Agriculture les redoutent, nous l'avons déjà vu. Après la viticulture, ce sont les industries du jute et la verrerie qui demandent le plus instamment que leurs produits soient exclus d'une zone franche même purement commerciale.

L'Industrie du Jute (3) occupe aujourd'hui en France

1. Projet de loi de M. Trouillot, article 6, § 1.

2. Voir plus haut p. 140.

3. Voir la disposition de M. Carmichael devant la Commission parlementaire du Commerce et de l'Industrie au nom du Syndicat de l'industrie du Jute 1903.

50.000 ouvriers : en 1902 elle a importé 90 millions de tonnes d'une valeur de 31 millions et demi de francs. Ses produits fabriqués se sont chiffrés par 76 millions de francs. Cette industrie a donc acquis chez nous une réelle importance malgré la concurrence énorme qu'elle subit, du fait des admissions temporaires de « sacs à remplir. » « Actuellement, les admissions temporaires qui ne sont pas relevées par le service des douanes dans ses statistiques et les fraudes (1) considérables qui résultent de l'impossibilité matérielle d'établir l'identité des sacs à la sortie, s'élèvent d'après nos données à 10 millions de sacs, à 400 grammes l'un, soit 4 millions de kilogram-

1. Voir le rapport adressé à M. le Ministre du Commerce le 23 mai 1903 par le Syndicat de l'industrie du Jute. « Le sac prête à la fraude de par sa nature même et la réglementation absolue des admissions temporaires est de tous points irréalisable. . L'impossibilité d'établir à la sortie l'identité des sacs entrés découle des motifs suivants :

1^{re} espèce de fraude : Les acquits à caution mentionnent seulement le poids du sac et le nombre des fils aux 5 centimètres carrés, selon catégorie de 16 à 25 fils pour la première, de 26 à 36 pour la seconde. On peut donc importer des 25 fils d'une valeur supérieure et exporter des 16 fils d'une valeur inférieure, recevoir des sacs quasi neufs et sortir des vieux. . .

2^e espèce de fraude : Le sac neuf admis à charge de réexportation a une tenue, un écartement de fils déterminés, tout autre est la tenue des fils d'un sac plein.

3^e espèce de fraude : Au sac importé on substitue un sac usagé valant 30 0/0 de moins. Il a le même poids (plutôt à cause des poussières qui s'y logent).

4^e espèce de fraude : A l'exportation des sacs pleins, par wagons et par péniches, l'identité est toujours impossible à établir, attendu que la douane manque de bras pour déplacer chaque sac et en apprécier la composition. »

mes, équivalent à 4 1/2 0/0 de la production totale du jute en France. » Un si grand mal, qu'il vienne d'admissions régulières trop largement facilitées ou de fraudes plus considérables assurées par la nature du sac de toute impunité, peut prendre des proportions plus grandes encore.

« Le Commerce et certaines industries dont les produits peuvent s'adresser indifféremment au marché intérieur ou à l'exportation (les cours en dépendent) s'approvisionnent actuellement de sacs en France ; mais avec l'extrême commodité des zones, les admissions temporaires y fonctionnant, ils y prendront la totalité des 34 millions de sacs actuellement fournis par la France pour l'exportation des produits du sous-sol, soit 30 0/0 de la production. L'industrie du Jute ne survivrait pas aux conséquences de l'incorporation des sacs dans le fonctionnement des zones ».

La Verrerie se plaint aussi du tort que lui causerait la création de ports francs. Sa fabrication en 1900 a été de 260 millions de bouteilles. L'exportation de bouteilles pleines a été de 60 millions de kilos (poids du verre), ce qui correspond à 110 millions de bouteilles de toutes grandeurs. Près de la moitié de notre production annuelle de bouteilles est donc expédiée à l'étranger avec nos vins, nos eaux-de-vie et nos liqueurs ; avec les ports francs, la bouteille sera livrée par l'Allemagne. « D'une manière générale, toutes les industries qui fournissent dans nos ports les éléments divers réclamés pour l'envoi des marchandises (bouteilles, caisses, bouchons, sacs, bâches, étiquettes, etc.) verront leurs affaires arrêtées par

l'arrivée en franchise de produits similaires des autres pays, de produits allemands surtout (1) ». Les vins d'exportation pour la plupart, les cognacs communs et leurs contrefaçons seront mis en bouteilles dans la zone franche. L'Allemagne où les prix de main-d'œuvre et de fabrication sont beaucoup moins élevés que chez nous fournira certainement ces bouteilles. « Quoique grevées d'un droit de douane, les bouteilles allemandes viennent aujourd'hui faire concurrence aux nôtres sur notre propre marché. Si l'on crée des ports francs, il faudra absolument en interdire l'entrée aux bouteilles étrangères » (2).

La crainte des verriers et aussi celle des fabricants de caisses et des tonneliers (3), nous semble d'autant plus justifiée que nous voyons les membres du « Syndicat du Commerce en gros des Vins et Spiritueux de la Gironde (4) » demander dans le port franc « des ateliers de tonnellerie, afin que le commerce des vins et des spiritueux puisse réparer et construire sur place les futailles, pour éviter les pertes de temps, les allées et venues incessantes qui seraient la conséquence d'une interdiction qu'on ne comprendrait pas, étant donné d'ailleurs que les fabriques de caisses seront autorisées... Nous ferons la même observation en ce qui concerne la verrerie. La bouteille d'exportation fabriquée dans le port de Hambourg à très

1. Chambre de Commerce de Saint-Etienne.

2. *Id.*

3. Voir à ce sujet M. Estrine, *op. cit.*, p. 20.

4. Déposition au nom de la Société devant la Commission parlementaire du Commerce et de l'Industrie, 1903.

bas prix, serait concurrencée par nos propres verriers installés en zone franche française, et notre commerce des vins et spiritueux pourrait sur les lieux mêmes s'approvisionner selon ses besoins ».

Voilà donc avouée l'intention qu'auraient nos commerçants d'employer pour l'emballage des sacs fournis par nos rivaux, des bouteilles venant d'Allemagne, des caisses de Norvège et des bouchons d'Espagne, le tout au détriment de nos industries nationales.

Enfin, comme le prévoit la Chambre de Commerce de Périgueux, nos commerçants de l'intérieur, cherchant toujours à diminuer leurs frais généraux pour pouvoir lutter à armes égales contre leurs concurrents étrangers, ou même trouvant un bénéfice immédiat et important, n'hésiteront pas à se servir des accessoires les moins coûteux. « Ils seront encouragés à faire passer leurs marchandises d'exportation par le port franc, pour éviter l'achat des emballages français... Donc, préjudice considérable pour plusieurs industries au bénéfice de quelques négociants exportateurs ».

2

Ce qu'il faut entendre par « accessoirement industriel ».

Le port franc « commercial », tel que le projette M. Trouillot a suscité ces diverses plaintes ; son port franc « accessoirement industriel » soulève de la part de l'industrie française des récriminations plus énergiques encore. M. Trouillot, n'a sans doute pas osé le présenter

comme franchement industriel, sachant qu'une zone franche avec des usines classe par la force même des choses les industriels en deux catégories : « les assujettis travaillant dans le pays, en supportant toutes les charges qui en découlent ; et les affranchis, travaillant dans les zones franches, avec toutes sortes d'immunités, achetant à l'étranger leur matériel, leurs machines, etc., n'ayant de relations qu'avec le dehors, détachés pour ainsi dire, de tous rapports avec l'intérieur, accaparant les exportations à l'absolu détriment des autres (1) ».

Le port franc déclaré « industriel accessoirement », il restait à trancher une importante question : quelles industries y admettrait-on ? Quel criterium prendre pour le choix à faire ?

« Afin de se débarrasser de cette grosse difficulté, le Gouvernement a imaginé un système très simple, qui consiste à n'accorder l'autorisation de travailler en zone franche qu'aux industries auxquelles la loi accorde déjà l'admission temporaire (2) ».

« La combinaison est ingénieuse, dit M. Méline ; elle semble rendre facile le rôle du Gouvernement, mais c'est à l'application que nous attendons celui-ci. Il s'est bien gardé de nous dire, ou même de nous laisser entendre, quelles sont les industries qui, dans sa pensée, doivent bénéficier du nouveau régime. C'est cependant la chose capitale, et il sera indispensable que sur ce point il s'explique ».

1. Le *Travail national* du 8 juin 1902. Même sens : Chambres de Commerce de Bolbec, du Tréport, de Dijon.

3. La *Réforme économique* du 14 juin 1903.

Quoiqu'il en soit, au port franc, tel que nous l'annonce M. Trouillot, nous pouvons faire cette objection : pourquoi n'admettre dans la zone que les industries auxquelles le bénéfice de l'admission temporaire est déjà accordé par la législation en vigueur ? Une solution contraire nous eut paru plus rationnelle et nous aurions dit : les seules industries qui ne bénéficient pas de l'admission temporaire pourront être autorisées dans la zone franche parce que ce sont les seules qui aient réellement besoin des facilités qu'on y trouve, parce que c'est parmi celles-là seules qu'il peut s'en rencontrer qu'on puisse importer ou créer de toute pièce en France, et qui pour échapper à nos droits exorbitants et commercer avec l'étranger, soient disposées à accepter les conditions onéreuses d'un établissement en zone franche.

La Commission du Commerce et de l'Industrie est de cet avis, et très justement elle demande que l'on puisse « autoriser par décret, après avis du comité consultatif des arts et manufactures, les industries nouvelles ou disparues, lorsqu'il sera établi qu'à la date de la demande des intéressés, il n'existait pas sur le territoire douanier d'industrie identique ou similaire ».

§ 3

Conséquences d'un port franc « accessoirement industriel » pour les industries de la zone et pour celles de l'Intérieur.

Accordée ou retirée autrefois par décret, l'admission temporaire est aujourd'hui soumise au régime de la loi.

Chaque jour nous voyons surgir de nouvelles propositions tendant tour à tour à l'augmenter ou à la restreindre. L'industriel n'osera pas s'établir à grands frais en zone franche, alors qu'à bref délai, peut-être, une loi, due à une coalition d'intérêts privés, lui retirera, en supprimant l'admission temporaire, la possibilité d'y demeurer.

Supposons cependant que malgré ces incertitudes perpétuelles un industriel vienne s'installer dans la zone, sa situation n'y pourra devenir bien brillante. La création d'usines demande en effet de grands terrains ; or, dans nos vieux ports aux quais peu étendus il ne trouvera qu'une place relativement restreinte. Naturellement, les autres industriels la lui disputeront ; comme conséquence, le prix du loyer sera fort élevé (1), et, ces usines qui supporteront comme celles de France de lourds impôts, qui devront payer comme elles leurs ouvriers plus cher que partout ailleurs, se trouveront nécessairement encore dans des conditions moins favorables que leurs rivales étrangères (2).

En 1899 un des plus ardents défenseurs de la franchise le reconnaissait, et parlant des industries employant des matières premières admises au bénéfice de l'Admission temporaire, il jugeait ainsi sans le prévoir, le projet de M. Trouillot : « pour ces industriels, la zone franche n'offre aucun avantage ; on peut même dire et affirmer,

1. Même sens : Chambres de Commerce du Havre, de Lille. M. Muzet, *op. cit.*, p. 76 ; M. Chaumet, *op. cit.*, p. 25.

2. Voir Chambre de Commerce d'Armentières.

sans crainte d'être démenti, que leurs industries seraient ruinées si on les forçait à s'y établir » (1).

C'est aussi l'avis de M. Cellier, un des principaux courtiers maritimes et armateurs de Hambourg : « les grandes industries, filatures, tissages, hauts fourneaux, réclament la présence d'agents naturels, rivières, cours d'eaux, mines, qu'ils ne trouveraient pas dans l'étroite limite des ports francs. Il leur faut d'ailleurs une main-d'œuvre assurée et à bon marché qu'ils se procureraient difficilement dans les grandes agglomérations que sont les ports francs. Voilà tout ce que mon expérience me permet de vous répondre ; je vous parle d'après ce que j'ai constaté en Allemagne » (2).

En butte à une concurrence étrangère d'autant plus forte qu'elle sera libre, les usines du port franc végèteront donc pour la plupart, mais elles ruineront en même temps les industries de l'intérieur, se trouvant vis-à-vis de ces dernières dans une situation privilégiée. L'exemple de ce que nous voyons à l'étranger nous porte à le croire.

Les marbres bruts, sciés ou polis jouissent en Danemark de la franchise douanière ; or, à Copenhague, nous trouvons dans le port franc une scierie mécanique et un atelier où on confectionne divers objets en marbre tels que cheminées, croix et pièces pour monuments funéraires. La Commission extraparlamentaire du Commerce et de l'Industrie qui visita Copenhague en 1901 ne s'expli-

1. M. Estrine, *op. cit.*, p. 19.

2. Enquête de M. Le Carpentier sur le rôle des ports francs, dans le journal *l'Eclair*, septembre 1903.

quait pas tout d'abord pourquoi on était venu, dans le port franc, créer ce grand établissement, élever des constructions, apporter un outillage, amener un personnel spécial, alors que l'absence des droits permettait d'éviter ces dépenses, puisque la Société anonyme loue naturellement ses terrains un prix rémunérateur. Il lui fut répondu « que les avantages du port franc, la liberté qui en découlait, l'absence de formalités de douane à l'arrivée, comme au départ des bateaux, qui occasionnent néanmoins des frais et surtout des pertes de temps si préjudiciables, compensaient et au-delà les sacrifices consentis ». La Commission apprit encore à Hambourg que de semblables « considérations avaient conduit de nombreux négociants et armateurs à abandonner la ville et le port ordinaire pour s'installer dans l'enceinte du port franc, malgré l'éloignement, l'élévation des loyers, des assurances et de la main-d'œuvre » (1).

Ce qui se passe à Copenhague et à Hambourg, se produirait chez nous : ou nos usines de l'Intérieur devraient se résigner à succomber, ou elles devraient émigrer vers la zone franche.

Comment pourraient-elles en effet supporter la concurrence que leur feraient pour l'exportation les usines de la zone ? Toute industrie qui viendrait se fonder dans la zone s'outillerait nécessairement à l'étranger de tout son matériel : l'outillage du producteur national serait ainsi grevé d'une charge, égale à la valeur des droits de douane, à laquelle échapperait son concurrent.

1. M. Muzet, *op. cit.*, p. 25.

L'industriel de la zone transforme sur place les matières premières qu'il a prises dans le bateau même qui les a amenées et qu'il recharge sur un nouveau bateau à la porte même de son usine après les avoir transformées, sans avoir à payer aucun frais de transport, ni avoir perdu le moindre temps ; l'industriel de l'intérieur au contraire, devra se plier aux multiples formalités de la douane : il y perdra un temps précieux : le transport des matières premières du quai à son usine, puis le retour des objets fabriqués de l'usine au port seront encore pour lui l'occasion de nombreux frais et de nouvelles pertes de temps. En somme, comme le remarque M. Méline : « la différence dans le prix de revient sera telle que l'usine de l'intérieur sera obligée de renoncer à la lutte et d'abandonner toute sa clientèle d'exportation à son heureuse rivale des ports. Ce sera la mort et le résultat le plus clair de l'établissement des ports francs sera de créer deux catégories d'usines : celle des usines privilégiées et celle des usines sacrifiées ».

Les partisans de la franchise, tout en reconnaissant la valeur de cette objection, y répondent de diverses façons.

M. Estrine cependant, après avoir relevé cette objection, disait que pour les industries employant des matières premières admises au bénéfice de l'admission temporaire, comme c'est le cas ici, elle n'avait aucune portée : « ces industries (devant être) ruinées si on les forçait à... s'établir (en zones franches) (1) ».

M. Redier écrivait par contre en 1901 dans la *Revue*

1. Voir plus haut, p. 175.

Politique et Parlementaire : « on a manifesté la crainte que certains industriels, dont c'est actuellement la spécialité de travailler pour l'exportation, ne soient lésés par les concurrents qui s'installeront en zone franche. Ces derniers recevant leurs matières premières en exemption des droits de douane, se trouveront de ce chef dans des conditions particulièrement avantageuses..... Si nous étions en Allemagne, où l'administration se préoccupe d'aider le commerce au lieu de l'entraver, nous oserions peut-être demander, pour remédier à cet inconvénient, l'inscription dans la loi d'une disposition transitoire analogue à celle qui figure dans la convention de 1881 relative à la franchise du port de Hambourg..... (1). Nous voulons admettre qu'une pareille faveur ne sera jamais accordée à des Français et que les usines travaillant pour l'exportation devront ou fermer leurs portes, ou se déplacer. Le malheur après tout ne sera pas si grand, puisqu'il se traduira finalement par un bénéfice pour les exportateurs en général ».

Enfin, dans un article paru dans la *Dépêche Coloniale* en juin 1903, M. Bouhoure reconnaît sans hésitation qu'il sera impossible aux établissements indus-

1. Son article 2 est ainsi conçu : « Les industries travaillant pour l'exportation qui veulent transformer libres de douane des marchandises étrangères, devront à l'avenir s'exercer dans la zone franche. Il y a lieu cependant pour les établissements de cette nature, qui sont situés dans la région devenue douanière, étant donné que par l'importance de leurs locaux ils ne peuvent être transportés dans la zone franche, de leur faciliter pendant un certain délai la continuation de leur exercice et de les mettre en mesure de poursuivre leur lutte contre l'étranger ».

triels de l'intérieur de lutter pour le prix de revient avec ceux qui s'installeront dans les ports. Aussi, cherche-t-il à les consoler en leur donnant le moyen de se sauver : « les industries n'auront qu'à se transporter dans les ports francs. Ils seront ouverts à tout le monde ».

Comme le remarque M. Méline, « le système des ports francs... consiste en dernier résultat à mettre toutes les usines de France sur des roulettes et à les transporter dans les ports francs ». Nous venons de le constater, c'est l'opinion même des défenseurs de cette institution.

Qu'en pensent les industries ?

Considérant que ce serait la ruine d'un grand nombre d'industries établies à l'intérieur de la France, la « Chambre syndicale des mécaniciens, chaudronniers et fondeurs de Paris, émet un vœu contre le projet actuel.

La Métallurgie n'est pas opposée à la création des ports francs, mais elle demande que toute construction et fabrication y soient interdites.

Les Mines craignent que le port franc ne réduise à néant leurs usines de transformation : « Les fabriques d'agglomérés s'établiraient dans la zone franche et consommeraient des charbons étrangers ».

La Verrerie, nous l'avons vu, ne pourra soutenir la concurrence.

La Minoterie française ne pourra subsister. « Indemnes des droits de douane, ces minoteries auront sur celles de l'intérieur un véritable privilège et leur feront une redoutable concurrence. Un simple rapprochement entre l'admission libre du blé dans la zone et les forma-

lités et restrictions pour l'admission temporaire à l'intérieur de la ligne des douanes, telle que la loi de 1902 l'a réglementée, suffit pour le comprendre. »

« Il n'est pas jusqu'aux industries qui à première vue paraissent désintéressées de la question... qui n'auront à souffrir de la concurrence des industries de la zone. La teinture, par exemple, recevrait les soies et tissus étrangers en franchise, sans être tenue aux formalités de l'admission temporaire. Elle recevrait également en franchise les matières colorantes et autres articles de droguerie. Les teinturiers de la zone seraient particulièrement avantagés par rapport à ceux de l'intérieur (1) ».

Déjà en France on peut remarquer que beaucoup de grandes industries ont une tendance marquée à se rapprocher de la mer. L'exemple récent de la Société du Creusot qui a installé une partie importante de sa fabrication à Cette est le plus frappant qu'on puisse invoquer en France dans ces dernières années. Il paraît inutile de favoriser cette orientation nouvelle par des mesures légales. Il est évidemment d'une mauvaise politique d'attirer toute la vie industrielle d'un pays aux extrémités en délaissant le centre où se trouvent toujours les grandes réserves d'énergie (2).

Un autre danger des ports francs venant de la désertion probable des usines de l'intérieur résulterait de la « concentration industrielle dans certaines zones maritimes isolées du territoire national et de l'entassement dans

1. Chambre de Commerce de Saint-Etienne.

2. Voir sur ce point Chambre de Commerce de Périgueux.

des espaces relativement restreints — parce que coûteux — des populations ouvrières dont l'intérêt public et l'intérêt social réclament au contraire la dissémination (1) ».

Dépréciation de nos produits, prospérité douteuse pour les industries de la zone, ruine pour les industries de l'intérieur, déplacement de ces industries sous peine de renoncer à vivre et danger de la concentration de la vie industrielle, telles sont les différentes raisons qui nous font redouter l'établissement en France de zones franches, industrielles et commerciales, voire même, purement commerciales.

1. Chambre de Commerce de Lille.

CHAPITRE V

Les constructions de navires et les ports francs.

L'article 6 du projet du Gouvernement porte : « sont également autorisés les chantiers de constructions de navires et toutes les industries annexes. Les navires construits dans ces chantiers n'auront pas droit à la prime de construction prévue par la législation en vigueur, mais ils seront exemptés du droit de douane et pourront réclamer la prime à la navigation dans les conditions prévues par la loi du 7 avril 1902 ».

Dans l'exposé des motifs (1), M. Trouillot nous donne la raison pour laquelle les navires ainsi construits ne pourront pas bénéficier des primes accordées par la loi du 31 janvier 1893 : « ces primes, maintenues par la loi du 7 avril 1902, n'ont été en effet établies qu'en compensation des charges qu'impose aux constructeurs le tarif douanier ; c'est un remboursement des avances qu'ils ont faites sous forme de droits fiscaux, lors de l'importation des matériaux et machines destinées à leurs bâtiments....

1. P. 23.

Il était donc logique de supprimer les primes à la construction ».

S'il était strictement vrai que la prime à la construction représente uniquement la charge qu'impose aux constructeurs le tarif douanier, ce serait bien ; mais s'il en est ainsi, on ne voit pas la raison qui aurait pu pousser les constructeurs à demander qu'on substituât le régime actuel, si onéreux pour l'Etat au régime organisé par la loi du 10 mai 1866, régime dit des constructions navales et qui n'est autre que celui de l'admission temporaire. Il leur eût suffi et il eût été en tous cas facile de l'améliorer. « La vérité est que la prime à la construction établie par la loi du 29 janvier 1881 et majorée par celle du 30 janvier 1893 compense non seulement la charge résultant du tarif douanier, mais encore celle qui provient soit de la moindre productivité du travail ouvrier et autres causes analogues, soit même de l'infériorité de l'organisation de nos chantiers au point de vue des frais généraux (1) ».

Nous remarquerons en outre le prix fort élevé que coûtera forcément dans une zone franche, l'immense terrain nécessaire à l'établissement des chantiers et industries annexes et nous concluerons qu'il est « beaucoup plus que douteux qu'aucun constructeur sérieux consente à renoncer au bénéfice assuré de la prime pour venir tenter fortune dans le port franc » (2).

1. Chambre de Commerce de Marseille.

2. Chambre de Commerce de Marseille.

Et cependant, la pensée de cette concurrence nouvelle ément à bon droit les constructeurs.

M. Thierry, dans l'*Eclair*, signalait en effet une petite opération qui pourrait résulter du jeu de la loi et causerait la ruine des ateliers de construction français.

« Qui empêchera de prétendus constructeurs de recevoir de l'étranger dans la zone franche des matériaux de construction de navires, ouvrés d'avance, qu'il n'y aura plus ensuite qu'à assembler pour monter un navire complet ».

Les constructeurs français demandent la franchise pour la seule matière brute. Pour eux, la loi ne devrait autoriser dans les zones que la « construction » et non le « montage » ; un navire « monté » et non « construit » ne devrait en tous cas pouvoir réclamer la prime à la navigation dans les conditions prévues par la loi du 7 avril 1902.

D'après le décret du 17 août 1881, un chantier de construction ou un fabricant de machines, n'a droit à la « prime de construction », que sous la condition que le navire ou la machine soit de construction française.

La loi du 7 avril 1902 (art. 3) réserve aussi la « prime de navigation » aux navires « construits » en France.

« Or l'article 12 du décret du 25 juillet 1893 décide que les navires construits en France qui reçoivent des machines ou chaudières de fabrication étrangère, sont considérés, au point de vue du droit à la « prime à la navigation », comme des navires « construits à l'étranger ». On peut donc penser qu'un navire établi en zone franche dans les conditions indiquées n'est pas « construit » en France dans le sens exigé par la loi et, n'a pas

droit non plus que celui qui, vraiment construit en France y recevrait une machine ou des chaudières de fabrication étrangère, à la « prime à la navigation ». Il serait dès lors à souhaiter que l'expression « construction » fut nettement définie. Remarquons d'ailleurs qu'il ne semble pas possible de refuser à un navire construit en zone franche la « compensation d'armement », puisque la loi de 1902 la concède aux bâtiments construits à l'étranger » (1).

Il s'ensuit donc que si le gouvernement admettait le raisonnement des constructeurs français, les chantiers n'auraient d'autre ressource que d'aller « concurrencer au dehors les chantiers anglais et allemands » et comme, malgré la franchise, le prix de revient des matériaux indispensables, resterait encore supérieur aux prix auxquels se les procurent les constructeurs étrangers établis dans les pays d'origine, il n'en est pas moins certain que la situation des constructeurs de la zone serait des plus précaires (2).

Comme les constructeurs français, nos métallurgistes redoutent la création de chantiers dans les ports francs. Leur industrie vit en grande partie des commandes de la marine de l'Etat et de la marine marchande. « Le jour où des chantiers de construction seront établis dans la zone.. les constructeurs feront venir leurs matières premières de l'étranger (en franchise de droits). Ils ne seront

1. Chambre de Commerce de Marseille.

2. Voir en ce sens. Chambre de Commerce du Havre et de Clermont-Ferrand.

même pas considérés comme des constructeurs étrangers... En conséquence, les chantiers actuels de construction ne pourront se maintenir et avec eux disparaîtront les industries dont ils étaient les clients.... Si les bateaux de commerce pouvaient être construits dans les ports francs, en touchant la prime à la navigation, comme ceux construits en France, la métallurgie serait privée de sa consommation la plus importante. Cela amènerait la fermeture de tous les ateliers de la région qui produisent encore des profilés, des tôles, des pièces de forge et des pièces en acier moulé (1).

Il nous est donc permis de conclure avec la Chambre de commerce de Saint-Etienne, que le projet de loi sur les zones franches « porterait un coup mortel aux chantiers de construction en nuisant beaucoup à la métallurgie française et spécialement à la métallurgie de la Loire. »

1. Chambre de Commerce de Saint-Etienne.

CHAPITRE VI

Nos tarifs et les ports francs.

La création des ports francs soulève en France plus de difficultés qu'en tout autre pays.

Grâce à la simplicité des régimes douaniers allemands et danois, les produits entrés dans les zones franches de Hambourg, de Brême, de Copenhague, peuvent, s'ils n'ont subi aucune transformation, être plus tard admis sur le territoire douanier au même tarif que s'ils y étaient entrés directement.

Chez nous, il ne pourrait en être ainsi ; nos tarifs sont multiples et compliqués : « Nous avons d'abord notre tarif maximum ou pour parler comme la douane, notre tarif général. Nous avons ensuite un tarif minimum accordé à un assez grand nombre de pays, sous la condition qu'ils nous appliquent, eux aussi, un tarif réduit. Nous avons même un tarif plus minimum que le minimum et l'avons concédé à la Suisse. Nous avons un tarif spécial aux produits des colonies françaises (Tableau E de la loi de 1892). Nous avons un tarif propre aux produits importés de la Corse dans la France continentale ; nous

en avons un autre qui vise les importations d'Algérie en France ; un qui s'applique à l'importation des produits tunisiens. La surtaxe d'entrepôt en crée un nouveau pour les produits extra-européens venus des entrepôts d'Europe. Enfin la surtaxe d'origine (tableau D de la loi de 1892) constitue encore un autre régime applicable aux produits européens soumis à la condition du transport direct.

Et si nous ajoutons à cela quelques prohibitions qui subsistent, cela fait dix tarifs différents, non pas tous applicables sans doute aux mêmes marchandises, mais tels toutefois, que, selon les cas, une même marchandise peut acquitter l'un ou l'autre de trois ou quatre droits différents (1) ».

La question du tarif à appliquer à la sortie de la zone est donc assez délicate. Si on admet toutes les marchandises sans distinction d'origine, comment les traiter lorsqu'elles pénétreront en territoire douanier ?

Si on exclut celles qui viennent des pays les moins bien traités, n'est-ce pas là une mesure directement contraire au but poursuivi par la création des ports francs (2) ?

Le problème a reçu trois solutions différentes : La première, peut-être un peu radicale, consiste à refuser l'accès de la zone franche aux marchandises provenant

1. Charles Roux, *op. cit.*, p. 248 à 253. Pour plus de détails, *Travail National* du 1^{er} novembre 1903.

2. Rapport sur les zones franches du Comité central des Amateurs de France, 1903.

des pays qui ne jouissent pas du tarif minimum ; ces marchandises constituent une très faible part de nos importations. On pourrait ainsi, sans risques pour le Trésor, admettre au tarif minimum tous les produits venant de la zone franche.

Un second système prôné par la Chambre de Commerce de Marseille (1) nous semble préférable.

Toutes les marchandises devant bénéficier de l'institution nouvelle, il suffira de constituer dans l'enceinte de la zone franche et dans des conditions de surveillance acceptables, un magasin spécial aux marchandises surtaxées, dans lequel les manipulations de ces marchandises surtaxées seraient permises comme dans le reste de la zone franche. La surveillance de la douane, purement extérieure, se bornerait à empêcher tout mélange avec des marchandises à droits réduits. On pourrait même aller plus loin et rendre ces mélanges possibles, à la volonté du commerce, avec l'intervention du service douanier.

Les marchandises soumises au droit maximum entrées à Marseille au cours des trois années consécutives 1899-1901 représentant. 3.88 0/0 du total
et celles ayant payé la surtaxe

d'entrepôt. 0.77 0/0 —

Soit ensemble. 4.05 0/0 du total,

on aura du moins l'avantage que les « 95.95 0/0 n'étant entrés dans la zone franche que parce qu'elles sont soumises à un droit réduit, il n'y aura plus aucune raison

1. Rapport du 7 novembre 1902.

valable à leur sortie de la zone pour le territoire national, de les surtaxer, sous prétexte qu'on ne sait pas quel tarif leur appliquer » Les marchandises sortant d'une zone franche ainsi comprise, payeraient à leur entrée en France le même droit qu'elles auraient payé, si elles étaient entrées directement sur le territoire national sans passer par la zone.

Le projet du Gouvernement, article 10, admet en principe la preuve d'origine des marchandises ; mais il ne l'organise pas ; il ne dit pas comment cette preuve pourra être faite. Il laisse ce soin non à un décret réglementaire uniforme, mais au décret instituant la zone franche, lequel pourra être différent pour Marseille, le Havre, Bordeaux, etc. Il pourra y avoir là une source de difficultés et de complications.

M. Chaumet admet le système de la Chambre de Commerce de Marseille et propose pour faciliter cette preuve que « les marchandises soumises au tarif maximum, soient classées dans un magasin spécial... On peut (ajoute-t-il), se fier au zèle de la douane pour ne pas permettre que des abus se glissent à l'abri de ce libéralisme (1) ».

A ces deux systèmes nous pouvons faire la même objection : un port franc ainsi compris ressemblera à un port douanier, offrira les mêmes inconvénients ; dans l'un comme dans l'autre, la douane devra s'assurer de la provenance de toutes les marchandises, savoir si elles sont passibles du tarif maximum, du tarif minimum, de la

1. Page 29.

surtaxe d'entrepôt ? Dans l'un comme dans l'autre, le capitaine subira les tracasseries de la douane, devra se plier aux mêmes formalités et perdre le même temps. En somme ce serait enlever à la franchise un de ses plus grands avantages.

Un troisième système enfin, qui a toutes nos préférences, a été exposé par la Chambre de Commerce de Paris (1). Si des ports francs étaient créés « il serait indispensable d'établir une démarcation complète dans la direction des marchandises, en ce sens que toutes celles introduites dans la zone franche devraient en ressortir uniquement pour l'exportation.... Dans les cas exceptionnels où le commerce voudrait faire sortir des marchandises quelconques des zones franches, pour les diriger sur l'intérieur du pays, il devrait les acquitter au tarif maximum augmenté de la surtaxe d'entrepôt ».

C'est cette solution que soumettaient à la Chambre dans leur proposition de loi MM. Thierry, Brindeau, Rispal et Jourde, qu'admettait aussi M. Muzet dans son rapport fait en 1901 au nom de la Commission du commerce et de l'industrie.

Article 6. — Les zones franches étant établies uniquement pour favoriser l'exportation, toutes les marchandises qui en sortiraient pour entrer dans l'intérieur du pays, seront soumises aux droits de douane du tarif maximum augmentés de la surtaxe d'entrepôt.

Certains ont pensé que ce traitement était trop rigoureux ; ils voudraient établir à l'égard des marchandises

1. Rapport de 1901.

en question un régime plus favorable, mais, avec M. Hubert Giraud, nous leur dirons : la chose n'est ni logique, ni même possible. Une zone franche est par essence un morceau de terrain fictivement détaché du territoire et défrancisé ; mais il est impossible de trouver une raison pour lui assigner parmi les nationalités étrangères l'une plutôt que l'autre.

En réalité, au point de vue douanier, c'est un terrain sans nationalité, et qui ne peut être assimilé à aucun autre ; partant, il n'y a pas de motif pour le traiter comme un pays jouissant du tarif minimum plutôt que comme une contrée à tarif maximum.

« S'il en était autrement, il arriverait sans aucun doute que des marchandises soumises d'après leur provenance aux droits du tarif maximum, augmentés de la surtaxe d'entrepôt, passeraient par la zone franche et pénétreraient en France, allégées et de la surtaxe et de la différence des deux tarifs. C'est évidemment inadmissible et l'intérêt du Trésor, aussi bien que l'intérêt supérieur qui a fait établir un tarif maximum et une surtaxe d'entrepôt, s'y opposent absolument ».

Mais, ne manquera-t-on pas de dire, des produits qui devraient bénéficier du tarif minimum supporteront, s'ils passent par la zone franche, un supplément de charge considérable !

C'est possible, mais rien n'oblige les industries installées dans cette zone à importer en France : elles le feront si elles y trouvent convenance, mais sans perdre de vue que la franchise dont elles jouissent ne leur est octroyée que pour favoriser l'exportation, que pour les aider à

combattre sur les marchés étrangers la concurrence des nations rivales dont les produits remplacent peu à peu les nôtres dans le monde, car telle est, sans conteste, la raison d'être des zones franches.

« Ces industries ne sauraient donc trouver mauvais que cet avantage ne soit pas doublé d'un autre qui les doterait d'un autre privilège et soulèverait les réclamations des industries similaires établies sur notre territoire pour desservir le marché intérieur (1) ».

1. Société pour la Défense du Commerce de Marseille. *Les zones franches*, réunion du Vendredi 10 octobre 1902.

Même sens : Chambres de Commerce de Marseille, de Paris, du Havre, d'Alger, de Lille, notamment.

Même sens : *Economiste français*, 1^{er} octobre 1898. *Revue politique et parlementaire*, 10 septembre 1901. Discours prononcé par M. le Comte d'Astorg sur la franchise du port de Marseille. Chambre des députés, le 5 décembre 1814.

CHAPITRE VII

Où créerait-on des ports francs ?

Un des grands maux dont souffre notre marine marchande provient de ce que la France a dépensé des centaines de millions, égrenés sur 69 ports (1) : nous avons gaspillé nos ressources. Comme le remarquent justement MM. Trouillot et Chaumet, « il ne faudrait pas, en ce qui concerne les zones franches, commettre une faute semblable, les multiplier imprudemment de manière à susciter entre elles une concurrence ruineuse qui les condamnerait toutes à végéter misérablement (2) ».

« A notre avis, le nombre des ports francs devra être restreint ; sinon, on risquerait de compromettre les avantages que le pays est susceptible d'en retirer (3) ».

Le principe est juste, mais quelles en seront les conséquences, quelle sera la situation des ports qui ne jouiront pas de la franchise, vis-à-vis de ceux admis à la faveur de la zone franche ?

Un port franc sera-t-il pourvu par exemple, d'une

1. Voir notre *Marine marchande* de M. Roux, *op. cit.*, p. 158 à 160.

2. M. Chaumet, *op. cit.*, p. 30

3. M. Trouillot, *op. cit.*, p. 19.

installation pour la réparation des bateaux, qu'il attirera nécessairement tous les navires importateurs ou exportateurs, sûrs d'y trouver en même temps que du trafic, les moyens de se faire réparer. Tel qui aura besoin d'une pièce de rechangé pour ses machines, la trouvera ici, franche de tout droit de douane, alors que dans le port non ouvert, il aura à payer ce droit de douane. Perte, soit dit en passant pour l'industrie nationale de la construction, perte surtout pour le port non libre qui verra son trafic aller chez son voisin.

« On en arrivera forcément à ceci, qu'il faudra finalement accorder la franchise à tous les ports, sous peine d'injustice. Alors, voilà « compromis », de l'aveu même de M. Trouillot, « les avantages que le pays est susceptible de retirer de cette institution (1) ».

Le principe de la franchise admis, il faut désigner les ports qui jouiront de ce privilège :

M. Artaud comme aussi M. Amiot reconnaissent que le choix de Marseille comme port franc sur la Méditerranée s'impose : depuis deux mille cinq cents ans, Marseille, peuplée par une race éminemment colonisatrice et commerçante, a toujours vu affluer vers ses môles, les navires de tous les points du monde et l'on peut dire qu'une situation commerciale qui a pu traverser sans rien perdre de sa prééminence, les vicissitudes politiques de 25 siècles et six changements de nationalité, a donné une preuve indiscutable de sa supériorité sur les autres (2).

1. *Réforme Economique* du 14 juin 1903.

2. Artaud, *op. cit.*, p. 8.

Le port du Havre sur la Manche nous semble aussi devoir être désigné. Il est destiné à voir son trafic augmenter de jours en jours, car comme le disait M. Guillaïn, aujourd'hui député (1) ; « en 1904 le port sera creusé à 4 m. 50 au-dessous du zéro des cartes sur le seuil de l'écluse, ce qui assurera, sauf dans les marées exceptionnelles de morte eau, une profondeur de 9 à 10 mètres. Les navires du plus fort tonnage, pourront profiter facilement d'au moins 6 heures par marée pour effectuer leurs mouvements d'entrée et de sortie et l'on peut dire que le port du Havre sera dans des conditions aussi satisfaisantes que ses concurrents ».

Dunkerque, qui commence à être bien aménagé, nous semble tout indiqué pour devenir le port franc de la région du Nord.

Sur les côtes de l'Atlantique, le besoin de ports francs se fait moins sentir « parce que le voisinage des ports étrangers concurrents est moins immédiat ». Il y aura donc à faire choix entre plusieurs ports qui paraissent également aptes à tirer bon parti de la franchise. Agir ainsi, serait suivre l'exemple du Danemark qui n'a de franc que Copenhague ; ce serait aussi imiter l'Allemagne qui n'a concédé la franchise qu'à Hambourg et à Brême ; malheureusement les Chambres de Commerce ne semblent pas être de cet avis : on peut en juger par les vœux qu'elles ont émis depuis quelques années.

Ch. de Com. d'Alger : « il nous semble qu'Alger... devra plus impérieusement réclamer le bénéfice de cette

1. M. Ch. Roux, *op. cit.*, p. 157.

mesure économique, laquelle semble encore plus avantageuse ici, à cause de la situation géographique exceptionnellement favorable que nous occupons..... Le port d'Alger occupe une situation privilégiée ».

Ch. de Com. de Bastia : « Emet à l'unanimité le vœu qu'un port franc ou une zone franche soit établi à Bastia ».

Ch. de Com. de Bordeaux : « Un port franc s'impose à Bordeaux autant que pour tout autre port ».

Ch. de Com. de Calais : « le port de Calais présente toutes les facilités désirables et toutes les conditions requises pour l'établissement des zones dont on propose la création ».

Ch. de Com. de Cette : « Elle se préoccupe en même temps, dès aujourd'hui, des moyens propres à assurer la création d'un port franc dans l'admirable situation géographique, commerciale et industrielle que le port de Cette occupe ».

Ch. de Com. de Dunkerque : « Il nous semble que ce serait un grand bienfait pour notre port de lui accorder une zone franche ».

Ch. de Com. du Havre : « que le Havre soit compris dans la loi ou les décrets qui s'ensuivront, au nombre des ports où, dans l'intérêt général, le régime des zones franches pourra recevoir son application. »

Ch. de Com. de Marseille : Par délibération en date du 4 février 1902 « émet un vœu tendant à l'établissement des zones franches ».

Ch. de Com. de Nantes : « En ce qui concerne spécialement le port de Nantes, la Chambre de Commerce

considère que les conditions économiques et la situation topographique de Nantes lui donnent les mêmes droits que ceux qui pourraient être invoqués par les autres ports du littoral et que le texte des dispositions législatives qui seront proposées devra lui réserver expressément l'usage de ce droit. »

Ch. de Com. de St-Nazaire : « Considérant... tous les avantages exceptionnels que présente le port de Saint-Nazaire... émet à l'unanimité le vœu qu'un port franc soit établi à Saint-Nazaire ».

Ch. de Com. d'Oran : « un seul port dans le département, celui d'Oran, est suffisamment bien abrité et outillé pour permettre les installations que nécessite une organisation du genre de celle dont il s'agit. Il serait loisible à la Chambre de s'étendre sur les conditions exceptionnelles dans lesquelles le port d'Oran se trouve. »

Ch. de Com. de la Rochelle : « Si un port franc est créé sur l'Océan, le port de la Pallice nous semble devoir être choisi préférentiellement à tout autre ».

De ces différents textes, nous pourrions tirer quelques conclusions : tout d'abord c'est que les ports qui demandent la franchise sont nombreux et qu'ainsi, si chacun d'eux arrive à ses fins, nos efforts pécuniaires seront encore éparpillés comme ils l'ont été jusqu'ici.

Ensuite, les expressions mêmes employées par la plupart des Chambres de Commerce, « port exceptionnel, mieux approprié pour la franchise que tout autre », nous montrent à la fois leur désir de la franchise et la crainte qu'ont les ports secondaires de ne pas avoir la franchise pendant que leurs voisins, grâce à ce privilège,

leur enlèveraient le peu de trafic qui leur reste. Comme me l'écrivait dernièrement un professeur à une école de Commerce : « la franchise est devenue une question de clocher ».

En présence de cette situation, si le Gouvernement avait décidé que tel ou tel port jouirait de la franchise à l'exclusion de tel autre, il se serait vu faire par ce dernier le reproche de sacrifier l'intérêt général à des combinaisons électorales ou à des complaisances personnelles.

Pour le Gouvernement la question était donc délicate ; voici comment M. Trouillot en est sorti :

« Dans les villes pourvues d'un port maritime, il peut être décidé par décret rendu en Conseil d'Etat, après enquête, que les marchandises seront admises en franchise de tous les droits de douane et des taxes intérieures de consommation dans une portion du port et des territoires adjacents.

Le décret précité ne peut intervenir que sur la demande de la Chambre de Commerce et après avis favorable du Conseil Municipal ».

Nous connaissons les vœux émis par les Chambres de Commerce ; nous en avons réuni quelques-uns ; nous savons par ailleurs que certains conseils municipaux (1)

1. Le Conseil municipal de Marseille — émet le vœu que le Gouvernement restitue à la ville sa franchise. — Adopté le 30 novembre 1897, renouvelé le 22 novembre 1898.

Le Conseil Municipal de Calais a émis à l'unanimité l'avis le plus

se sont déjà prononcés favorablement ; en admettant que la loi sur la franchise passe, quand ces chambres de commerce déposeront leurs demandes, elles obtiendront forcément le privilège sollicité : nous aurions ainsi d'ici peu une dizaine de ports francs ; plus tard, sous peine d'injustice, nous en aurions davantage. Ils se feraient alors fatalement concurrence, végèteraient tous et donneraient raison à ce principe émis par M. Trouillot dans l'exposé des motifs, principe qu'il semble avoir oublié dans l'article 1 de son projet, à savoir qu'en multipliant la franchise, on « risquerait de compromettre les avantages que le pays est susceptible d'en retirer ».

favorable à la création d'un port franc à Calais. Adopté le 1^{er} mars 1902.

Le Conseil Municipal de Cette a émis un vœu favorable. Adopté le 3 octobre 1902.

Le Conseil Municipal du Havre, a exprimé le vœu qu'il soit fait dans le plus bref délai possible application de cette institution au profit du Havre. Adopté le 29 octobre 1902.

CHAPITRE VIII

Le protectionnisme et les ports francs.

« La franchise (voyons-nous dans l'exposé des motifs du projet de loi déposé par M. Trouillot), est le complément nécessaire, le corollaire naturel du système protectionniste ; c'est une soupape de sûreté qui vient tempérer ce qu'il peut y avoir d'excessif dans le régime existant » (1).

Elle permettra, disent ses partisans, la renaissance de certaines industries aujourd'hui disparues, et parmi celles-ci, ils citent la distillerie du maïs et la fabrication des allumettes.

Pour la distillerie des maïs, nous leur ferons remarquer qu'elle a si peu disparu qu'elle donne des preuves non contestables de sa vitalité en protestant, comme c'est du reste son droit le plus légitime, contre le projet de relèvement des droits sur sa matière première. Quant à la fabrication des allumettes, elle ne peut s'exercer en France à cause du monopole de l'Etat. C'est la seule raison de sa disparition.

1. P. 28. Même sens M. Amiot, p. 93 et *Quinzaine Coloniale* du discours de M. Etienne.

« Mais nous allons plus loin que nos contradicteurs et nous reconnaissons qu'un nombre assez notable d'industries qu'il serait très intéressant de voir naître ou se développer sur notre territoire, en sont empêchées. Seulement, et c'est ce que nous tenons à proclamer bien haut, la cause en est, non point, comme on paraît vouloir en répandre l'idée, à des droits protecteurs, mais exclusivement à des droits fiscaux » (1).

Enfin, nous lisons dans l'exposé des motifs de la proposition de loi déposée le 4 mai 1899 par MM. Thierry, Rispal, Brindeau et Jourde : « la décadence de notre commerce d'exportation est due sans contredit à notre régime douanier. » Il semblerait donc à les entendre que le système protectionniste a eu pour conséquence de ruiner notre exportation et de faire le vide dans nos ports. Or, il résulte d'un intéressant travail de statistique relevé par M. Jules Domergue, dans la *Réforme Economique* du 20 septembre 1901 que notre exportation par mer qui était de 3.537.000 tonnes en 1875, de 4.790.000 tonnes en 1892 passait à 6.521.000 tonnes en 1900.

D'autre part, le poids des marchandises importées et exportées par les ports français a subi une progression ascendante depuis 1875. Il était à cette époque de 11.319.490 tonnes, en 1892 il passait à 18 764.695 tonnes pour être en 1900 de 24.733.500 tonnes.

L'augmentation de 1900 sur 1875 est donc de 118 pour cent, celle de 1900 sur 1892 est de 52 pour cent.

Si au lieu de s'en tenir au poids des marchandises

1. *Réforme économique* 9 juillet 1899.

importées ou exportées, on veut rechercher l'importance du tonnage des navires entrés et sortis dans les ports français pendant la période protectionniste, on arrive aux constatations suivantes :

En 1892, le tonnage des navires ayant fréquenté les ports français était de 22.282.000 tonneaux de jauge. Il s'est élevé depuis jusqu'au chiffre de 31.245.000 tonneaux pour l'année 1900, soit une augmentation de 40 pour cent.

« A considérer l'ensemble des ports français, il n'est pas exact de dire qu'ils aient eu à souffrir du régime protectionniste ».

Ces constatations, que nous donne la statistique, ont été poussées plus loin et on a voulu chercher si les doléances particulièrement vives de Marseille et de Bordeaux pouvaient se justifier.

Or, pour Marseille, le tonnage des navires ayant fréquenté le port était de 6.413.400 tonnes en 1892, il est passé à 8.734.800 tonnes en 1900, soit une augmentation de 36 0/0. Si on se préoccupe uniquement du tonnage des marchandises, les résultats n'ont pas été moins satisfaisants et l'on constate que de 3.908.000 tonnes en 1892 le mouvement de ces marchandises est passé à 5.074.000 tonnes en 1900, soit une augmentation de 29,8 pour cent.

Pour Bordeaux, une démonstration analogue serait aisée et l'on arriverait à constater dans le tonnage des marchandises importées et exportées une augmentation de 20,3 pour cent.

Il est donc peu exact de dire que le régime douanier

de 1892 ait été pour nous une cause de décadence et à ceux qui pour l'anéantir en partie vantent les mérites de la zone franche, nous répondrons : cette institution nuirait plutôt à notre commerce extérieur ; M. Marcel Dubois le disait en février 1901 à la Société d'Economie Politique Nationale, la franchise « créerait un privilège pour la marine marchande étrangère, pour les matières premières de toutes natures et à tous degrés importées du dehors, mais associerait, il est vrai, à ces privilèges, les Français qui sont à portée de le faire. C'est dire combien seraient lésés nos groupes de producteurs des provinces de l'intérieur ; on constituerait ainsi une France du dedans, agricole, industrielle, produisant, mais pour laquelle, cette barrière de franchise serait un empêchement de vendre au dehors, puisque ses charges seraient comparativement plus lourdes : par là les ports francs seraient un obstacle au libre-échange, conséquence assez curieuse ».

CONCLUSION

§ 1

La part de la franchise dans la prospérité des ports francs étrangers.

Après avoir étudié Hambourg, Copenhague, Gènes, Trieste et Fiume, M. Trouillot conclut :

« Dans tous ces ports francs, les marchandises ont afflué, des horizons nouveaux se sont ouverts à l'activité des armateurs et des négociants ; les transactions se sont multipliées, les produits s'achetant avec les produits ; le fret devenu plus abondant s'est trouvé de suite moins cher : de là un remarquable accroissement de trafic et un redoublement de vie commerciale... Les résultats de l'expérience sont donc concluants et justifient d'une façon indéniable, l'établissement de la franchise (1).

1. M. Trouillot, *op. cit.*, p. 48.

Est-il vrai d'énoncer ainsi que la franchise est la raison dominante du succès chaque jour grandissant des ports francs étrangers et n'y a-t-il pas lieu de rechercher si d'autres facteurs n'interviennent pas pour expliquer la progression si remarquable de leur trafic ?

Dans la *Revue commerciale et coloniale* du 26 octobre 1900, nous trouvons une comparaison très instructive entre le port franc de Hambourg et les ports douaniers de Rotterdam et d'Anvers.

En 1885 le trafic de Hambourg s'est élevé à 3.704.112 tonnes, en 1899 il a atteint 7.765.950 tonnes, d'où une augmentation de 110 0/0.

Pendant la même période, Anvers passe de 3.222.736 tonnes à 7.298.469 ; d'où une progression de 126 0/0.

Rotterdam arrive de 2.120.347 tonnes à 9.734.744, soit un surplus de 359 0/0.

La Chambre de Commerce d'Anvers publiait en 1900 un tableau comparatif de la situation des principaux ports. Ses indications sont tout aussi précises :

De 1870 à 1899, le tonnage de jauge des navires à l'entrée a subi une augmentation de 526 0/0 à Rotterdam, de 445 0/0 à Hambourg, de 400 0/0 à Anvers, de 330 0/0 à Amsterdam, de 264 0/0 à Brême et de 130 0/0 à Londres (1).

1. Les partisans de la franchise prétendent que nos ports sont en pleine décadence : leurs progrès, certes, n'ont pas été aussi rapides que ceux de Hambourg, de Rotterdam ou de Anvers, mais leur situation n'est pas aussi mauvaise qu'ils veulent bien le dire ; depuis

D'après ces statistiques, les villes de Rotterdam et d'Anvers ont acquis une prospérité vraiment prodigieuse : elles sont le centre d'un trafic plus important que celui de Hambourg, le plus considérable des ports francs.

Rotterdam et Anvers ne sont pourvus ni de ports francs, ni de zones franches ; il ne faut donc pas attribuer leur prospérité à leur situation libre vis-à-vis de la douane, mais bien à d'autres causes ; nous allons les étudier ; nous verrons aussi ce que doivent à leur franchise, les villes jouissant de ce privilège.

Tous les ports dont nous venons de parler sont de création récente ; ils offrent naturellement par cela même à la navigation un outillage muni des derniers perfectionnements : ils ont en grand nombre des appareils de chargement et de déchargement actionnés par la vapeur ou l'électricité, pouvant exécuter un travail important avec célérité et sécurité.

« Les armateurs sont toujours portés à diriger leurs navires vers les centres où les opérations se font avec le plus de rapidité, où par conséquent, la perte de temps est réduite au minimum. » L'accroissement si spontané

30 ans, le tonnage d'entrée a notablement augmenté dans nos principaux ports, au Havre tout particulièrement :

Ports	1870	1880	1890	1899	Progrès réalisés en 30 ans
—	—	—	—	—	—
	tonneaux	tonneaux	tonneaux	tonneaux	tonneaux
Marseille (1873).	1.954.000	2.769.000	3.488.000	4.699.000	2.745.000
Bordeaux. . .	514.000	1.012.000	1.091.000	971.000	457 000
Le Havre . . .	1.206.000	1.969.000	2.159.000	2.175.000	969.000
Dunkerque. . .	411.721	765.968	1.243.076	1.303.922	892.201

— Chiffres extraits du tableau dressé par la Chambre d'Anvers et publiés par le consul général d'Anvers dans le *Moniteur officiel du commerce*, 1901, t. I (annexes).

du port de Copenhague est dû à cette tendance des armateurs et non à la franchise comme le prétendent ses partisans. Pour eux, cet exemple est d'autant plus décisif que le jour où le port franc fut ouvert, le port douanier fut abandonné.

Nous leur répondrons en citant un mémoire présenté à la Chambre de Commerce de Bordeaux par M. André Ferrière :

« Tandis que l'ancien port est très défectueux en ce qui concerne les appareils de chargement et de déchargement, le port franc possède des grues électriques au nombre de 7, mobiles sur rail, et pouvant lever des fardeaux d'un poids très considérable. Il y a également des voies ferrées le long des quais, ce qui manque à l'ancien port de la douane, et les marchandises peuvent passer directement du bateau dans le wagon et réciproquement.

Les opérations de chargement et de déchargement se font avec une bien plus grande rapidité que dans le vieux port, et un certain nombre de navires, certaines lignes mêmes, fréquentent le port franc pour ce seul motif.

Pour bien montrer que l'outillage perfectionné du nouveau port est surtout la cause dominante de son développement, nous citerons un exemple : la plus forte augmentation du trafic constatée se rapporte à l'introduction du maïs. Cette entrée qui figure dans les importations de 1895 pour 11.170 tonnes est représentée dans la statistique de l'année suivante par 132.000 tonnes, soit une augmentation de près de 1.200 0 0. Or, le maïs, à son entrée n'est grevé d'aucun droit de douane ; dans ce cas particulier, la franchise n'a donc pu avoir aucune

influence ; un tel résultat ne peut être attribué qu'à l'outillage du port, à l'admirable agencement des magasins-silos que nous avons déjà étudiés et aussi, à la situation toute privilégiée du port de Copenhague. Creusé dans les îles Seeland et Amager, près de l'extrémité sud du détroit du Sund, il est la clef de la Baltique. Comme tout le monde le sait, cette mer est presque un lac, tant ses débouchés sur la mer du Nord sont difficiles et étroits ; aussi ses eaux, qui reçoivent des fleuves importants et dont l'évaporation est presque insignifiante, sont très peu salées et par conséquent gèlent facilement pendant une grande partie de l'année. De plus, ses bords sont d'un accès difficile aux grands bateaux. Enfin, elle est fréquemment le théâtre de tempêtes d'une extrême violence. Toutes ces circonstances défavorables exigent la création d'un vaste entrepôt, d'un accès facile, où presque en tout temps, les navires puissent charger ou décharger les marchandises en provenance ou à destination des ports de la Baltique, sauf aux légers bateaux qui desservent ceux-ci à venir par mer favorable, faire les échanges nécessaires aux populations riveraines. Copenhague est, géographiquement parlant, le point obligé pour établir l'emporium des Russes et des Finlandais. « On peut donc affirmer, sans crainte de se tromper, que sa prospérité ne dépend pas de son port franc, mais bien de sa situation privilégiée » . (1)

On invoque encore à l'actif de la franchise les progrès rapides accomplis à Hambourg et à Brème depuis 1888 ;

1. Voir sur ce point Ch. de Commerce de Périgueux et de Pérignan.

on semble oublier que le changement apporté à cette date au régime économique de ces deux ports a consisté, non pas à leur accorder la franchise, ils l'ont toujours eue, mais à la limiter au contraire à une partie du port, en faisant entrer le reste du port et la ville elle-même dans le Zollverein allemand.

Il faut donc chercher la cause de cette prospérité ailleurs que dans la franchise.

Si on y regarde de près, on remarque que partout, soit à Hambourg, soit à Brême, à Copenhague, à Gênes, à Fiume ou à Trieste le « développement du marché international qui est le propre du port franc, a été ultérieur au développement du marché national. C'est lorsque Hambourg a été puissamment relié à l'Allemagne, et même à l'Autriche, par cette voie fluviale de l'Elbe, merveilleusement tracée pour pénétrer dans l'intérieur éloigné des terres, merveilleusement transformée aussi par le long et intelligent travail de sept gouvernements différents ; c'est lorsqu'un réseau très complet de chemins de fer lui a permis de drainer les produits d'un pays devenu riche et d'y distribuer en retour les marchandises d'origine étrangère ; c'est, en un mot, quand Hambourg a été constitué à l'état de grand port régional allemand, qu'il a pu devenir l'emporium que l'on sait... La prédominance indiscutable dont Hambourg jouit aujourd'hui est due à ce fait que, plus que tout autre port de la côte allemande, il est devenu le port de l'Allemagne (1) ».

1. Rapport sur les ports francs du Comité central des Armateurs de France, 1903.

De cette étude des grands ports allemands, nous conclurons que si un port franc offre des facilités incontestables au commerce de mer, ces facilités ne sont pas déterminantes par elles mêmes (1) ; pour qu'un port franc réussisse, une condition est nécessaire, c'est la préexistence d'un grand marché national, là où on veut établir le grand marché international du port franc.

En Allemagne, l'augmentation de la population a naturellement doublé l'activité industrielle et les besoins alimentaires. L'Allemagne est obligée aujourd'hui d'importer d'énormes quantités de denrées nécessaires à l'existence et de matières premières nécessaires à la fabrication. Hambourg est on ne peut mieux placé pour en bénéficier, mais, sa franchise n'y est pour rien : la preuve en est que les trois quarts des importations arrivant de Hambourg sortent du port franc pour pénétrer par chemins de fer ou par bateaux dans l'intérieur du pays, en payant les droits de douane. Si l'on déduit du quatrième quart ce que consomme Hambourg même, on voit qu'il ne reste pas grand chose pour l'exportation.

Le *deposito franco* ne nous semble pas non plus avoir exercé sur le port de Gênes une influence bien considérable. Depuis 1889, le chiffre des marchandises sorties annuellement du *deposito franco* oscille entre 55 millions et 80 millions de kilos, chiffre actuel. En admettant que ce chiffre de 80 millions de kilos ou de 80.000 tonnes, se rapporte tout entier à des marchandises débarquées ou embarquées, ce qui est évidemment au-des-

1. L'exemple de Gibraltar port franc, nous le prouve.

sus de la vérité, il représentera un mouvement de 160.000 tonnes. Si l'on tient aussi compte des opérations effectuées au dépôt de la Darse, il faut ajouter de ce chef environ 50.000 tonnes au chiffre que nous avons indiqué. Ce sera donc en tout 220.000 tonnes, chiffre encore très peu considérable, si on le compare au mouvement de l'ensemble du port qui était en 1899 de 9.084.877 tonneaux afférents à 12 970 navires entrés et sortis (1).

Enfin, voici ce que dit de Fiume la Chambre de Commerce de Marseille : « il n'en est pas moins vrai que le port franc concourt à la prospérité de Fiume, prospérité assurée tant que durera l'exploitation intensive des forêts d'Autriche-Hongrie, mais qui, celle-ci terminée, devra, pour durer, chercher d'autres voies ».

Cette part dans la prospérité de Fiume doit être bien infime, qu'il nous soit permis de le remarquer, et puisque quand l'exploitation des forêts de l'Autriche-Hongrie sera terminée, Fiume avec sa seule franchise ne pourra plus vivre, puisqu'il lui faudra « pour durer chercher d'autres voies », nous ne pouvons que conclure à l'inefficacité des ports francs livrés à eux-mêmes.

§ 2

A **quelles causes il faut attribuer la décadence de notre marine marchande et de notre commerce extérieur. Conclusion.**

Les partisans de la franchise prétendent que notre

1. Le *Travail national* du 27 janvier 1901.

marine marchande tombe parce que nous n'avons pas de ports francs.

Pour nous, cette décadence a d'autres causes (1). On a prétendu que notre marine tombait par la faute du pays, parce que nous n'étions pas colonisateurs, ni partant navigateurs. Aujourd'hui qu'on est mieux informé, on déclare seulement que nous n'avons pas le sens commercial développé, ni le goût de risquer nos épargnes sur mer. Et « cependant il y a du fret en France, puisque les navires étrangers passent leur temps dans nos ports, s'y emplissent à couler. Il n'y manque pas non plus d'armateurs courageux, qui s'obstinent contre la fortune mauvaise ; on y trouve enfin des marins très nombreux qui comptent parmi les meilleurs de l'Europe. Alors, que nous faut-il si nous avons aussi l'Etat, nous protégeant de toutes ses forces jusqu'à la strangulation ? »

Rien n'est fâcheux en affaires, comme de rencontrer l'Etat et à *fortiori* les Etats. Or, c'est ce qui arrive à notre marine : elle est partout aux prises avec des gouvernements gavant de subventions leur marine ; « elle est surtout aux prises avec le nôtre qui se multiplie contre elle (2) ; l'anarchie administrative, le système des voies navigables, les tarifs de chemins de fer, la décrépitude d'une législation qui traîne depuis Colbert, les droits de

1. Dans ce paragraphe, pour ce qui touche à notre marine marchande, nous faisons de fréquents emprunts au *Correspondant* du 10 novembre 1901. « La décadence de notre marine marchande et la responsabilité de l'Etat ».

2. Même sens. M. Ch. Roux, *op. cit.*, p. 4.

toutes sortes, les tracasseries des courtiers, des pilotes, des consuls, tout concourt ».

Pour remédier à cet état pitoyable, on a songé à distribuer des primes. Le Gouvernement pensait ainsi contenter tout le monde ; mais à une première loi votée en 1881, en fut substituée une seconde en 1893, une troisième en 1902, et cette dernière ayant déçu, moins de deux ans après son vote, on vient encore d'instituer au ministère du commerce, une commission chargée d'en étudier les mauvais résultats et d'y chercher quelque remède. « A de telles incohérences, quelle marine eût survécu ?.... Dans l'incertitude du lendemain,... nos armateurs ont cessé de construire, ils ont désarmé les uns après les autres, et se sont éteints volontiers de leur petite mort, plutôt que de se jeter tête perdue dans l'inconnu. »

Notre marine, vis-à-vis des marines étrangères, est dans une infériorité désolante tant au point de vue du tonnage qu'à celui de l'état des vaisseaux et de leurs perfectionnements ; nous n'avons que de vieux vaisseaux : à la Commission extraparlamentaire, on a prouvé que les navires ayant plus de 20 ans d'âge représentent chez nous 35 pour cent du tonnage total, tandis que chez les Allemands par exemple, la proportion ne va qu'à 13 pour cent. Chaque année, les trois cinquièmes des bâtiments acquis par nous sont de vieux vapeurs que nous vendent les Anglais et les Allemands. A ce jeu nous n'aurons bientôt plus un bâtiment neuf. « Nous n'exagérons pas, il y a dans nos ports des navires archéologiques.... Et comme au dehors, dès qu'une unité ne rend plus, on nous

la cède, nos rivaux ont des flottes et nous, un musée. »

C'est là, une des principales raisons pour lesquelles les navires étrangers prennent dans nos ports les $\frac{3}{4}$ de notre fret. Notre part, il est vrai, est de 3 pour 100 dans les ports anglais et de 2 pour 100 dans les ports allemands, bien faible compensation, par rapport au 77 pour 100 que viennent nous ravir chez nous nos concurrents.

Lors de l'enquête qui eût lieu en 1896, on se plaignit de notre mauvaise situation géographique : elle ne nous semble point si mauvaise puisque Anglais et Allemands trouvent le moyen de faire de gros bénéfices dans nos ports.

On a encore dit à cette époque que le fret de la France se composait surtout d'objets de valeur, mais de petites dimensions, ne remplissant pas un navire ! Or, le petit volume des marchandises arrivant dans nos ports ne vient pas de ce qu'il manque en France des marchandises encombrantes et lourdes qui font les beaux frets, la cause unique en est dans l'insuffisance de nos voies de communication amenantes marchandises dans les ports. Les ports sont des carrefours où doivent aboutir toutes les routes de terre et d'eau : chemins de fer, canaux, grandes lignes de paquebots doivent s'y rencontrer et y opérer la concentration du fret. De pareils carrefours existent à l'étranger ; ils s'appellent Anvers, Hambourg, Copenhague, Gènes.

Que trouvons-nous en France ? « Dunkerque n'a pas de lignes régulières, Marseille n'a pas un canal, les tarifs de chemins de fer sont partout inabordables » !

« Les mêmes enfants à qui l'on enseigne qu'il y a 205 ports en France, apprennent à l'école que notre heureux pays possède 16.700 kilomètres de voies navigables ou flottables. En cela, ils sont trompés, et avec eux tous leurs parents et tous les Français. La vérité qu'on ne trouve pas dans les géographies officielles est moins bonne à dire... Sur ces 16.700 kilomètres classés, 12.000 seulement le sont comme navigables ; là-dessus, 6 000 doivent être éliminés comme ne pouvant pas donner lieu à une navigation effective. Reste un réseau de 6.000 kilomètres ».

Nos canaux sont si bien compris que « la péniche flamande, véhicule classique, ne peut jusqu'à nouvel ordre, circuler en pleine charge que sur un réseau de 4.200 kilomètres ».

Sauf dans la région du Nord qui est relativement bien desservie, les marchandises venant de l'Est par eau doivent passer par Paris, et comme Paris n'est pas port de mer, les péniches qui les portent doivent pousser jusqu'à Rouen, si bien que, « entre Rouen et les ports étrangers où l'on accède par les canaux étrangers, les industriels du centre arrivent à hésiter, ce qu'ils ne feraient pas assurément, s'ils avaient à leur portée des débouchés vers Nantes, vers Bordeaux, vers Marseille... On peut bien arriver à Bordeaux par voie d'eau, mais c'est à condition d'habiter sur les rives mêmes de la Garonne... A Nantes, on n'accède pas, la Loire n'étant pas navigable ; à Marseille enfin, notre plus grand port, on ne sait pas ce que c'est qu'une péniche, aucun canal, aucune rigole seulement flottable n'y aboutissant ».

Marseille dépourvue de canaux, manque aussi de voies ferrées. Elle n'a comme trait d'union avec le reste de la France que le P.-L.-M. qui suffit à peine au trafic des voyageurs. « Cette puissante Compagnie, s'endormant sur son monopole, à l'abri de toute concurrence, n'a rien fait pour le premier port de la France, port qui n'a à sa disposition en 1899, que la seule voie double de Marseille à Avignon, inaugurée en 1848 ; et pourtant, depuis 1892, sans remonter à 1848, le trafic des voyageurs sur cette ligne a augmenté de 48 0/0 et celui des trains de messageries de 63 0/0 ».

Il est regrettable aussi que les subventions postales accordées aux Compagnies maritimes le soient par le Sous-Secrétariat des postes et télégraphes, une administration des postes, « n'ayant pas de compétence pour décider en quels pays lointains, et par qui, le pavillon français doit être représenté ».

Enfin certains règlements concernant l'Inscription maritime devraient être remaniés ; ils ont été depuis 20 ans l'objet de nombreuses critiques, notamment de la part de la commission extraparlémentaire. C'est ainsi que nos armateurs se trouvent en Extrême-Orient, dans un état d'infériorité notable ; les équipages de nos navires doivent se composer pour les 3/4 de marins français ; or, toutes les puissances en Extrême Orient, emploient des équipages moins coûteux que les équipages européens. L'armateur français peut bien employer des Chinois, mais il devra renoncer au bénéfice de la prime. S'il embarque des Annamites sujets français, il ne perdra pas la prime, mais comme le remarque justement

M. Ch. Roux, cette concession a bien peu de portée, puisqu'en 25 ans, la Compagnie des Messageries maritimes, n'a pu décider que deux indigènes à s'enrôler sous son pavillon.

En ce qui concerne les réparations, une disposition du 17 vendémiaire an II est aussi surannée : elle stipule qu'en dehors du cas de force majeure, les navires français qui subiraient de grosses réparations dépassant 6 francs par tonneau de jauge, pourront de ce chef perdre leur nationalité.

Faut-il encore rappeler notre présomptueuse prétention d'avoir 69 grands ports. Comme le remarque M. Ch. Roux (1) « si, à l'époque où M. de Freycinet a obtenu du Parlement le vote de sommes considérables destinées à la réalisation du programme qui porte son nom, on n'en avait pas éparpillé la plus grande partie sur toute la surface du territoire comme une véritable manne électorale, si on les avait, au contraire, concentrées sur quelques points principaux, comme l'ont fait les nations voisines, nous n'aurions pas à manifester ces regrets, nous ne verrions pas aujourd'hui nos grands ports rapporter en droits de quai beaucoup plus qu'ils ne coûtent, les petits au contraire, coûter infiniment plus qu'ils ne rapportent et se faire entretenir comme la Palice, Boulogne ou Morlaix aux frais de Dunkerque et de Marseille ».

Multiples sont donc pour notre marine marchande, les causes de décadence ; multiples sont aussi les réformes qu'il nous faudra entreprendre, pour aider à son relève-

1. *Op. cit.*, p. 158.

ment, et si au nombre de ces dernières, certains rangent la création de ports francs, nous pensons avec « le Comité Central des Armateurs de France » que cette mesure est tout au moins prématurée, parce qu'on « ne peut songer utilement à faire de nos ports de grands marchés internationaux qu'après en avoir fait d'abord de grands marchés nationaux ».

Si les armateurs n'osent trop compter sur les bons effets de la franchise, les agriculteurs et les industriels, sont plus pessimistes encore : ils redoutent la fraude, la contrefaçon des marques, le déplacement des industries, la ruine des industries de l'intérieur ; leurs plaintes nous ont paru fondées.

Comme par ailleurs, nous avons observé que toute zone franche contribue pour une bien faible part au développement du port où elle est créée et qu'en outre, il y a pour elle, une impossibilité de vivre si elle n'est pas rattachée à son marché national, nous résumerons ainsi la question de la franchise :

Tandis que la création d'une zone franche dans un port ne contribue que pour une part très faible à la prospérité de ce port, elle expose le commerce et l'industrie nationales à de graves dangers ;

Si cette zone franche doit être constituée aussi bien pour l'exportation que pour la pénétration sur le marché national, elle porte à leur comble, les graves dangers signalés ;

Si au contraire cette zone franche n'est constituée que pour l'exportation, il est avéré qu'elle ne peut pas vivre (1) ;

La conclusion est donc, qu'il faut repousser la création des zones franches (1), et que si l'on veut venir en aide à notre marine marchande, à notre commerce, à notre industrie, il faut s'attacher à améliorer nos ports, à développer leur outillage, à faciliter leur accès et leur pénétration sur le marché national.

Il faut s'attacher aussi à simplifier les formalités douanières de l'entrepôt et de l'admission temporaire. On rendrait ainsi possibles bien des opérations sans nuire, ni à la surveillance, ni au contrôle du Trésor.

Il faut enfin, « de toute nécessité, que le Gouvernement se préoccupe de l'étude des moyens à prendre pour éviter le renouvellement des grèves déplorables des ouvriers des ports qui ont bouleversé en 1900 et 1901, les conditions économiques de Marseille, de Dunkerque et de nos autres grands ports, et provoqué d'une façon aussi désastreuse, l'exode des navires vers Gênes et Anvers, pour le plus grand profit de nos redoutables concurrents (2) ».

1. Les Chambres de Commerce d'Amiens, d'Angers, de Belfort, de Béthune, de Bolbec, de Clermont-Ferrand, de Dijon, de Nevers, de Saint-Quentin, du Tréport, de Tourcoing ont protesté énergiquement contre la création des ports francs en France.

2. Chambre de Commerce de Lille. Rapport adopté dans sa réunion du 22 novembre 1901.

VU :

Le Professeur, président de la thèse,
EDMOND VILLEY.

VU,

Le Doyen de la Faculté,
EDMOND VILLEY.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER,

Le Recteur de l'Université de Caen,
E. ZEVORT.

